16e Année. — N° 795. Prix : DEUX francs. 13 Décembre 191

VIE AU GRAND AIR

noël

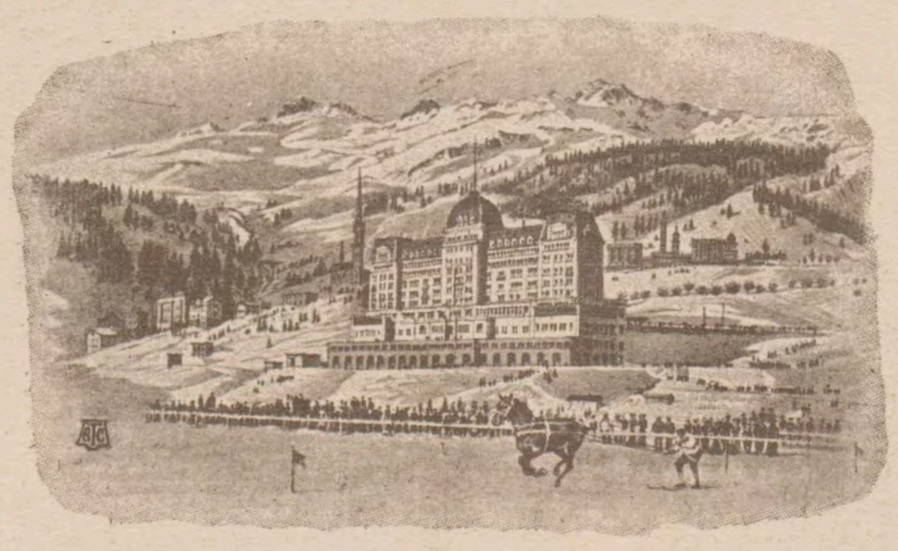
S^T-MORITZ-DORF

(Suisse)

SAISON D'ÉTÉ ET D'HIVER

Grand Hôtel St-MORITZ

MAISON
DE FAMILLE
DE PREMIER ORDRE



SITUATION
EXCEPTIONNELLE
POUR TOUS SPORTS

SPORTS d'HIVER :: SÉJOUR PARTICULIÈREMENT RECOMMANDÉ POUR LES FÊTES DE NOËL ET DU JOUR DE L'AN

OUVERTURE DE LA SAISON D'HIVER : FIN NOVEMBRE

CORDERIE LELIÈVRE

Téléph. Gutenberg, 25-29 Maison fondée en 1800 Téléph. Gutenberg, 25-29

Paul CLÉRIOT et BRETON, Sucrs, 80, rue Montmartre, PARIS (2e)

SANDOW
EXERCISEURS
EXTENSEURS

Haltères en fonte
Haltères à ressort
Haltères
Automatiques P. M.

Agrès de gymnastique ⌀ Jeux de tennis, de croquet.
Appareils de natation et de sauvetage ⌀ Gilets en Kapok pour aviateurs.

Fournisseur des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Postes et Télégraphes.

⌀ Catalogue sur demande.

Noël — **ÉTRENNES DE LUXE ! CADEAUX DÉLICIEUX !** — **Jour de l'An**

Comme jadis, sous Louis XV, la note élégante et délicieusement gourmande est donnée, cette année, dans le monde des friandises par la Maison de la

" PRASLINE MAZET DE MONTARGIS "

(véritable prasline de Praslin)

dont la ravissante succursale de PARIS,

"AU DUC DE PRASLIN", 33, rue Vivienne

est le rendez-vous du Tout-Paris élégant, soucieux d'art et de bon goût.

Tél. : Louvre 09-48 **Catalogue illustré envoyé franco sur demande** *Tél. : Louvre 09-48*

Le Bottin Mondain

vous donne
TOUS les RENSEIGNEMENTS
concernant :

LE MONDE, LE THÉATRE, & LES SPORTS.

PRIX : francs.

PARIS, 19, Rue de l'Université.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

BÈGUES Ecrire à l'Institut des Bègues (Subventionné), 142, Bd Longchamp, Marseille. Honoraires ap. guérison

---

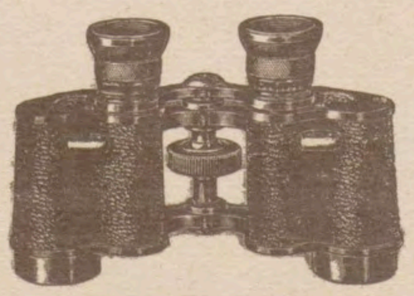
AUTOMOBILINE

LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENC

HUILE AVION D.F

LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSA

Busch



EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :

HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opéra

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre

Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

GRAND PRIX BRUXELLES 1910. ⌀ Catalogue gratis franco sur demande à

Emile BUSCH, Société Anonyme, 127, rue de Turenne, PARIS

Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe
Télép. 818-67
Catalogue franco

SOMMAIRE

L'AÉROPLANE EN VOL AU-DESSUS DE LA VILLE ENDORMIE
(Couverture).
Composition inédite de *Gosé.*

MA PLUS GROSSE ÉMOTION SPORTIVE
Réponses de :
Léon Barthou, Gabriel Voisin, Louis Blériot, Alfred Leblanc, André Beaumont, Emile Dubonnet, Roland Garros, M. Brindejonc des Moulinais, Marc Pourpe, Annette Kellermann, Lucien Petit-Breton, Th. Ellegaard, Jean Bouin, Georges Carpentier, Jacques Dedet, G. de la Plane, Gassiat.

LES COUPS D'AILES CÉLÈBRES,
par JACQUES MORTANE.

LES COUPS D'AVIRON CÉLÈBRES,
par GEORGES LE ROY.

LA DERNIÈRE FOULÉE DU RECORD DE L'HEURE DE JEAN BOUIN,
Composition inédite de MACHEFERT.

LES COUPS DE VOLANT CÉLÈBRES,
par GEORGES PRADE.

LES KNOCK-OUT CÉLÈBRES,
par WILLIE LEWIS.

LES FOULÉES CÉLÈBRES,
par JEAN BOUIN.

LES COUPS DE PÉDALES CÉLÈBRES,
par LUCIEN PETIT-BRETON.

LES COUPS DE CLUB CÉLÈBRES,
par PIERRE GUYARD.

LES COUPS DE RUGBY CÉLÈBRES,
par JACQUES DEDET.

LES COUPS DE CRAVACHE CÉLÈBRES,
par RENÉ RIONDET.

LE MATCH CARPENTIER-JEFF SMITH,
Composition inédite de GENTY.

LE SALON DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

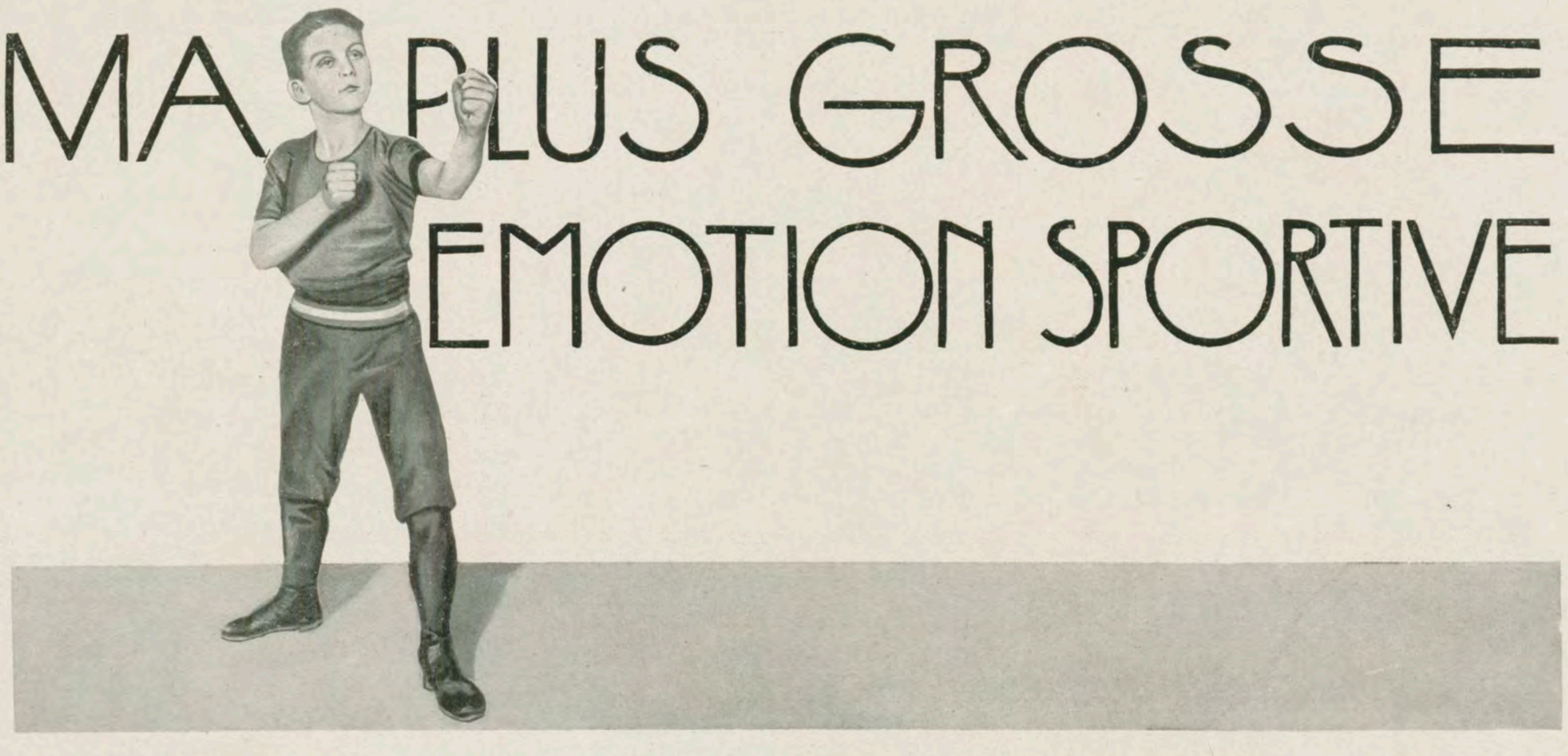
HORS-TEXTE

GARROS TRAVERSE LA MÉDITERRANÉE EN AÉROPLANE,
Composition inédite en couleurs de MACCHIATI.

LE TOUR DE FRANCE : DÉPART DE L'ÉTAPE GRENOBLE-GENÈVE,
Composition inédite en couleurs de BAILLY.

UN GRAND MATCH DE FOOBALL-ASSOCIATION,
Composition inédite en couleurs de MACHEFERT.

MA PLUS GROSSE EMOTION SPORTIVE



CARPENTIER A ONZE ANS

CARPENTIER EN 1905, ALORS QU'IL N'AVAIT QUE ONZE ANS, SE CLASSA SECOND EN CHAMPIONNAT DE BOXE FRANÇAISE, DERRIÈRE MAZAIRE QUI ÉTAIT DE DIX ANS PLUS AGÉ QUE LUI.

Ma plus grande émotion sportive ? Je l'éprouvai quand, dans le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, j'arrivai à la pointe extrême de Bretagne. A droite, agonisaient les lueurs des phares de la Manche ; en face, c'était l'Atlantique, à gauche, le rade de Brest. Le merveilleux spectacle ! Mais quelle joie de n'apercevoir aucun concurrent et quelle émotion, ensuite, lorsque, pliant mon ballon, j'aperçus là-haut, se dirigeant vers le Nord-Ouest, un rival que, par bonheur, j'eus la chance de battre... de quelques centaines de mètres.

Le moment où je me suis senti le plus en danger ? Une nuit, dans un concours de distance, j'étais seul à bord me dirigeant vers le N. N.-E., Depuis plusieurs heures je naviguais dans les ténèbres les plus noires, au-dessus des nuages. Soudain, j'entends le bruit que font les vagues sur la plage ; le ballon étant en descente, je ne soupapai pas. Sitôt les nuages traversés, j'aperçois une grande étendue noire et une lueur rouge. Pas de doute. La mer et un phare. Rassurez-vous. Ce n'était qu'une plaine, en Belgique, et la flamme rouge d'un convertisseur imitait fort bien la lumière lointaine d'un phare. Le bruit de la mer ? Un barrage de la Meuse. Je venais d'avoir joliment peur ! Ma boussole marquant plein Est, je refilai là-haut pour atterrir le lendemain en Allemagne.

LÉON BARTHOU.

Au mois de juillet 1904, le Syndicat d'Aviation décida de m'ouvrir un crédit sensationnel pour permettre l'essai d'un hydro-aéroplane destiné à trancher la question de la puissance nécessaire à l'établissement d'une machine volante.

Le père Tatin, comme nous l'appelions alors, inclinait vers 35 chevaux, Ferber vers 12, Soreau vers 100.

Ils ont eu raison depuis, tous les trois. La discussion menaçait de s'envenimer ferme, et s'agrémentait de polémiques sur la valeur de K, le terrible K qui variait, lui aussi, de 0,065 à 0,6 suivant les auteurs.

Je travaillais alors avec Surcouf sous l'égide de MM. Archdeacon, Loysel et de Vogüé, Girardot et Turgan complétaient la liste du syndicat et M. Maas apparaissait de temps à autre, pour nous donner... sa part d'énergie et de « nerf de la guerre ».

Le métier de constructeur d'aéroplanes était alors déjà fort peu lucratif ; mais il avait cela de bon, que les marchands de feutre et de pommade l'ignoraient d'un bout à l'autre et n'encombraient point cette noble industrie, comme ils le firent plus tard.

Construire un aéroplane était une chose difficile. On commençait par sécher dur sur l'étude, par discuter ferme avec les donneurs de conseils, qui pointaient déjà. Puis, quand on avait fini de tirer des barres et de tirer des bleus, on coupait, on sciait, on clouait, on peinait... on édifiait le monstre.

Le capitaine Destouches, heureux temps, n'était pas là pour l'essai statique et devait à cette époque creuser des puits dans le Sud-Oranais. J'édifiai donc le monstre. Il était inquiétant, peu confortable et fort encombrant ; cependant, quelques semaines plus tard, je montai sur le quai de Billancourt, le premier biplan « à queue » comme devaient le surnommer certains journaux, pour n'être point obligé de lui donner mon nom.

La Rapière, de mon ami Tellier, puis un peu plus tard, l'Antoinette de M. Levavasseur... sacré père Antoinette... sacré moteur... me donnèrent successivement la remorque et décollèrent l'appareil, à bord duquel je m'évertuais de mon mieux à manœuvrer.

Au cours d'un essai, cette noble machine, je me demande encore comment, s'engagea sur une aile, se retourna, me planta net au milieu de la Seine, et me recouvrit de ses débris encombrants.

Pendant cinquante secondes, je passai d'un fil à l'autre pour retrouver la route du salut, qui se présenta sous la forme d'un intervalle déchiré entre les plans de mon oiseau. Un bateau me cueillit à la surface, et me ramena sain et sauf en face du Tir aux pigeons.

J'avoue que je fus profondément surpris de voir le public impressionné de l'incident.

J'avais trouvé ce bain, évidemment sans charme, mais je dois le dire sans autre ennui que la perte de mon chapeau, un panama magnifique de 14 fr. 95, que je m'étais offert dans un moment de folle générosité. Huit jours plus tard, la maison Gaumont me conviait à la première d'un film pris au cours de mon essai.

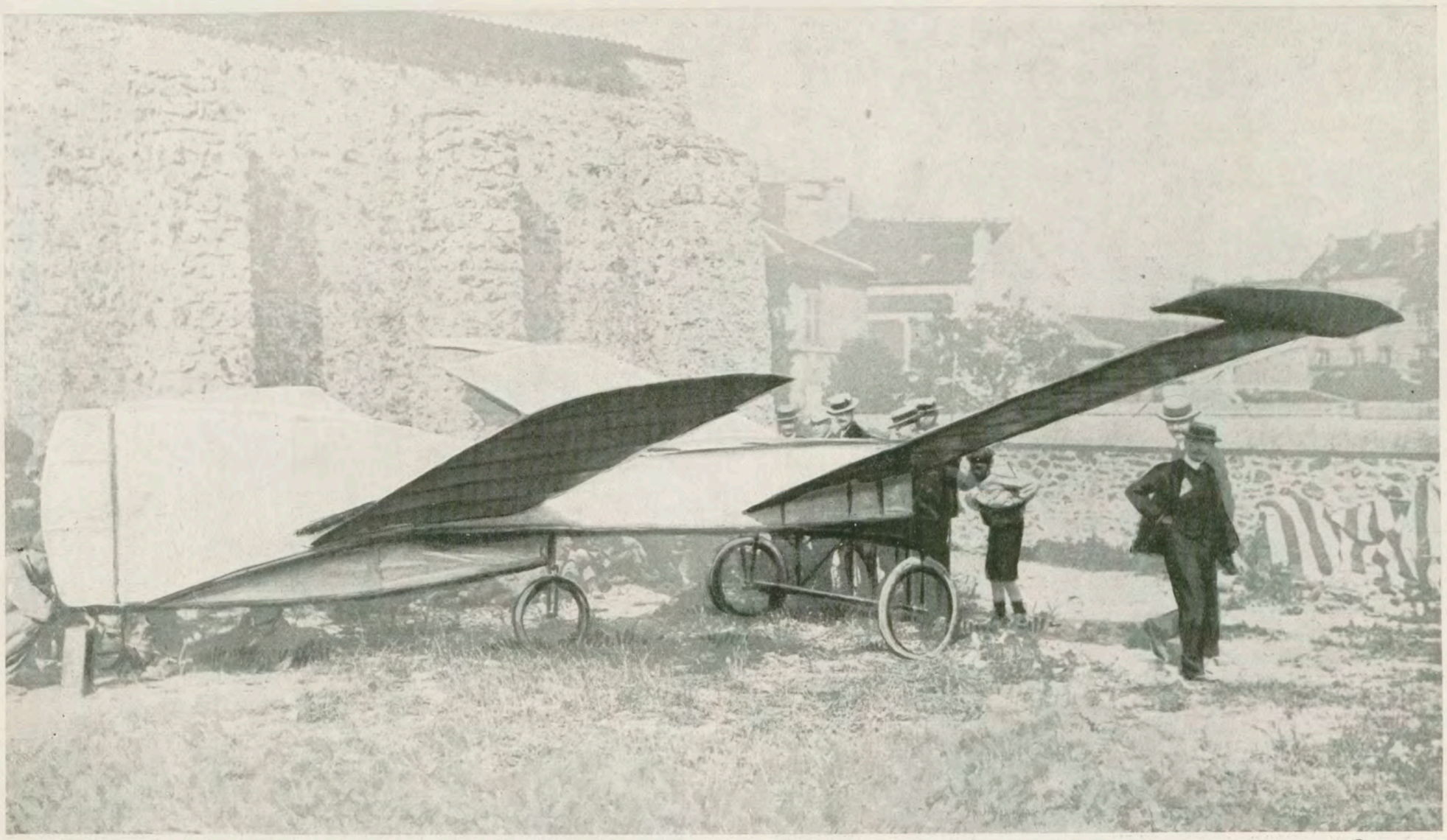
Eh bien ! c'est là, devant la toile du cinéma que j'ai eu vraiment ma première, et ma seule émotion sportive.

J'ai vu, le frisson sur l'échine, l'appareil se cabrer, pencher, se retourner, s'emboutir dans un fatras de bois, de toile et d'eau jaillissante puis... plus rien... plus rien pendant presque une minute, et j'ai frémi en pensant au malheureux qui devait se démener sous cette forêt de ficelles, pris dans cette charpente entassée, étouffant, déchiré... Puis, dans ce cataclysme, à demi submergé, j'ai vu le petit point noir apparaître et j'ai compris que je devais avoir, à ce moment-là, la figure de ce monsieur, qui m'aidait à franchir le bord de son bateau en me frictionnant d'un air attendri.

Voilà l'histoire de ma grande émotion sportive.

La seconde fut en 1907 à l'arrivée du Prix Deutsch-Archdeacon. Pensez donc ! ! Un kilomètre en circuit fermé ! ! ! H. Farman venait de conduire ma machine à la victoire. J'ai pensé m'évanouir de joie ! Blériot faisait une tête ! ! Pégoud n'avait pas encore solutionné le problème de la visibilité pour monoplans militaires ! Ma troisième émotion... Plus près de nos jours. Il y a trois ans, quand ma fille est née... pas très sportif, peut-être... mais ce jour-là, je me suis pris pour un fameux constructeur. Il est vrai que j'avais une associée bien jolie et que j'avais conçu cette machine-là avec moins de peine que mon blindé bi-place.

GABRIEL VOISIN.



LA LIBELLULE DE LOUIS BLÉRIOT EN 1907

C'EST EN 1899 QUE LOUIS BLÉRIOT COMMENÇA SES PREMIERS ESSAIS DE PLUS LOURD QUE L'AIR. IL CONSTRUISIT TOUT D'ABORD UN ORNITHOPTÈRE. EN 1907, IL EN ÉTAIT A SON SEPTIÈME TYPE D'APPAREIL, MAIS AUSSI A SA DOUZIÈME CHUTE. QUE DE TRIOMPHES DEPUIS !

C'ÉTAIT le 17 septembre 1907, à 4 heures et demie. Je pris place à bord d'un nouveau monoplan (nº 7), muni d'un moteur 50 HP Antoinette, à 16 cylindres. Je n'avais encore à cette époque aucun des réflexes nécessaires à la conduite d'un appareil. Ne sachant comment m'y prendre pour m'enlever avec un moteur aussi compliqué, j'avais pris la détermination de supprimer mon stabilisateur, afin de ne m'occuper que de la commande du moteur. Je pensais ainsi monter et descendre en faisant varier la vitesse de l'hélice.

Les commandes étant donc préalablement calées, je mis le moteur en marche. L'appareil partit comme une flèche ; tout alla bien au début, très vite j'atteignis 25 mètres. J'étais déjà très impressionné par cette hauteur, formidable pour l'époque, quand tout d'un coup le moteur s'arrêta net. L'appareil commença une descente en cheminée ; j'eus la sensation d'une chute irrémédiable et pour la première fois de ma vie, je crois, j'eus un frisson dont je me souviendrai toujours. Il ne dura heureusement que deux ou trois secondes. Me voyant perdu, l'idée me vint immédiatement de quitter mon siège pour me précipiter vers la queue de l'appareil. Cette manœuvre réussit à peu près ; l'appareil revint à plat, perdit sa vitesse et, relativement lentement, s'écrasa sur le sol.

Ce fut d'ailleurs le premier vol officiel accompli en monoplan. Il me valut une médaille de l'Aéro Club et c'est pour moi la plus précieuse de toutes celles qui me vinrent par la suite, car elle me rappelle l'instant de ma vie où je me suis senti le plus près de la fin.

LOUIS BLÉRIOT.

MA plus grosse émotion sportive se rapporte au Tour d'Angleterre.

Battu de quelques minutes par mon rival le plus dangereux, Védrines, dans une première journée de lutte acharnée, légèrement déprimé par la fatigue, je pestais contre la lenteur de mon appareil et, tout en rentrant à l'hôtel, je me demandais non sans anxiété par quel moyen je pourrais prendre ma revanche.

Je souhaitais le mauvais temps, instinctivement, par une sorte de superstition, car le vent et la pluie m'ont toujours porté bonheur dans les courses, au moment où mes chances semblaient faiblir. Mais cette fois, je fus servi au-delà de mes espérances, et le sifflement de la tempête à travers les « bow-windows », ne me permit pas de dormir de la nuit. Je suis sûr que Védrines, malgré ses prouesses nouvelles, n'a pas oublié la nuit d'Edimbourg et le départ pour Sutirling. Inquiet, je faisais les cent pas dans ma chambre, jetant de temps à autre un regard au dehors pour voir la direction du vent. Mais le ciel, d'un noir d'encre, empêchait de rien distinguer et les bouffées d'air humide et froid qui me cinglaient au visage m'obligeaient bien vite à refermer la vitre entr'ouverte. Seul, sans amis, dans le cadre lugubre de cette nuit d'orage, perdu dans une ville où tout m'était étranger, hostile presque, entouré seulement d'indifférents, d'inconnus ou de curieux, je me livrais à des réflexions amères. C'était donc cela, l'hospitalité écossaise ? A travers les hachures de la pluie, la citadelle d'Edimbourg, accrochée aux flancs escarpés et moussus de son rocher, semblait être le fond de décor d'un drame. Poésie triste ! tons monochromes et sales !... Brume ! Walter Scott !... la fatigue un moment m'assoupit.

Mais je m'éveillai aussitôt : dans le morne silence de l'obscurité froide, de fâcheux pressentiments m'assaillaient ; l'incertitude du lendemain m'était insupportable ; le départ surtout m'effrayait. Un coup de vent allait-il me rabattre brutalement sur le sol au moment de l'essor, et m'y briser ? D'autre part, je savais que le champ d'aviation était entouré d'une forêt et offrait peu d'espace pour s'élever. De violents remous et des tourbillons descendants se produiraient certainement. Et le moteur ? Allait-il tourner régulièrement ? La veille, j'avais interdit de toucher aux soupapes. N'y en avait-il pas une de grippée ? L'essence, l'huile seraient-elles de bonne qualité ?

La panne enfin, la panne « protéiforme », toujours menaçante à cette époque, de quelle façon allait-elle se produire le lendemain ? Car elle allait se produire, c'était inévitable ! Mais à quel moment, à quel endroit ? Serait-ce au-dessus de l'inhospitalière ramure d'une forêt ? Ou sur les infernales crevasses d'une chaîne de montagnes (1) ?

En ce cas mon pauvre appareil serait anéanti ! Anéantis aussi tous mes efforts et toutes mes espérances ! Alors le cœur se serre, la tête s'alourdit, les nerfs se tendent !... L'action la plus pénible est préférable à cette inaction douloureuse !

Heureusement, la nuit ne fut pas longue pour moi : à 1 h. 1/2,

(1) Ce fut, en effet, le lieu où se produisit le lendemain un arrêt brusque du moteur ; mais ce jour-là, la mort ne voulut pas de moi, sans doute, puisque le capricieux repartit avant que j'eusse atteint le lit d'un ravin profond vers lequel j'avais dirigé mon vol plané.

L'ARRIVÉE DE BEAUMONT DANS LE TOUR D'ANGLETERRE

ANDRÉ BEAUMONT ET VÉDRINES SE LIVRÈRENT EN 1911 UN DUEL FAMEUX DANS LE TOUR D'ANGLETERRE. BEAUMONT TRIOMPHA ENCORE, SUR SON BLÉRIOT, COMME IL AVAIT TRIOMPHÉ DANS PARIS-ROME ET LE CIRCUIT EUROPÉEN.

fidèle à la consigne, Salmet, devenu depuis le fameux pilote que l'on sait, vint m'avertir que tout était prêt pour le départ. Une demi-heure pour se préparer et déjeuner, une demi-heure d'automobile, et j'arrive à l'aérodrome. A la lueur des phares, j'aperçois stupéfait quelques centaines de spectateurs fanatiques, qui ont passé la nuit à l'abri des platanes ! Quel courage, par ce temps affreux !

J'attends les premières lueurs du jour pour m'envoler. En face de moi le vent couche les arbres dont les branches se tordent dans tous les sens. Mais d'où souffle-t-il ? Des montagnes sont là tout près dans le sud ; au nord-est la mer ; au nord-ouest des bois, traversés par les méandres d'une rivière. Quelle géographie peu propice ! La pluie tombe par grains ; le jour est paresseux à se lever. Je fais placer mon appareil à 30 ou 40 mètres en arrière de la raie blanche du départ. C'est autant de gagné pour « décoller » dans de bonnes conditions. Mais non ! les commissaires impitoyables me ramènent sur la ligne. Agacé, n'y tenant plus, je saute sur mon siège, le moteur ronfle, les toiles des ailes claquent, je m'enlève trop tôt, arraché du sol malgré moi; j'évite de justesse un bouquet de chênes, des remous m'assaillent sournois, terribles, mais je monte, je monte toujours... je suis sauvé !

Les inquiétudes et les émotions sont finies, la lutte commence !

ANDRÉ BEAUMONT.

Il est assez difficile de comprendre les émotions qu'on a eues dans des instants différents, car la mémoire n'enregistre guère leur intensité exacte et précise. Je crois pouvoir dire, pourtant, que ma plus grande émotion fut l'heure que je passai pendant la traversée de la Méditerranée, entre la côte de Sardaigne et la côte d'Afrique, lorsque le débit de mon réservoir arrière s'étant arrêté, je sus qu'il ne me restait plus, pour arriver en Afrique, que les vingt-cinq litres d'essence qu'indiquait devant moi le niveau de mon petit réservoir avant. Depuis plus d'une demi-heure, je ne voyais nulle terre, ni devant, ni derrière; j'étais perdu dans les nuages, à près de 3.000 mètres et je n'avais aucun moyen de savoir si j'avançais, si je reculais, si j'étais déporté par le vent à droite ou à gauche de mon itinéraire. Il fallait, pour que j'arrive, que le courant d'air dans lequel je me trouvais ne fut pas contraire à ma marche; un retard quelconque me donnait donc la presque certitude de rester en panne d'essence au milieu de la mer sans aucun secours et il m'était impossible de savoir si je n'étais pas précisément placé dans des circonstances défavorables. Je puis dire, sans trop risquer de me tromper, que je n'ai jamais eu dans ma carrière d'heure aussi angoissante. Elle dépassa en intensité la minute tragique que je vécus au-dessus d'Houlgate lorsque je tentais le record du monde de la hauteur l'année dernière. A 5.000 mètres, perdu dans l'immensité, alors que je demandais à mon appareil de monter encore, de monter toujours, un craquement sinistre se faisait entendre. Je croyais que mon monoplan était en miettes. Non, c'était seulement une bielle qui avait sauté et je me contentai de commencer un interminable vol plané.

ROLAND GARROS

L'AVIATEUR est un homme qui vit d'une manière intense ; une année d'aviation suivie correspond à trois ans de la vie ordinaire d'une personne occupée, les émotions succèdent aux émotions, au point que la sensibilité s'émousse ; c'est un bien en ce sens que la volonté commande les nerfs de plus en plus et l'aviateur acquiert une maîtrise précieuse qui est un facteur de réussite, mais c'est un mal parce que les émotions sont des meubles dans la vie, spécialement par les souvenirs qu'elles laissent : quelqu'un a dit : « Le parfum de l'âme, c'est le souvenir. »

Or les émotions de l'aviateur sont trop nombreuses, ses impressions deviennent fugitives, ne laissent guère de traces.

Il doit réfléchir un certain temps, avant que lui reviennent à l'esprit quelques souvenirs quasi-ineffaçables d'émotions violentes. Quant à moi, j'ai souvent eu peur; je me suis trouvé dans des situations alarmantes, presque désespérées. La sueur de l'angoisse a souvent perlé à mon front. Mais, j'ai ressenti l'émotion la plus forte et la plus douce tout à la fois, lorsque j'ai survolé pour la première fois mon pays natal, la Bretagne.

J'arrivais de loin; j'avais traversé l'Europe; j'avais vu pendant des milliers de lieues défiler devant moi les montagnes et les mers, les plaines et les forêts ; j'avais visité Madrid, Saint-Pétersbourg, traversé l'Allemagne, l'Angleterre, la Suède, le Danemark, la Hollande, la Belgique, l'Italie, et jamais je n'avais volé dans le ciel qui m'avait vu naître.

Ma famille, mes amis d'enfance, mes anciens professeurs me réclamaient et, tout récemment, voyant approcher la date de mon entrée au service militaire, je décidai d'aller les voir. Je partis de Marseille, luttai contre le mistral, traversai les Montagnes Noires, longeai les gorges du Tarn, à ras de l'eau, pour traverser la pluie et le brouillard du Massif-Central, me reposai à Albi, à Montauban, à Angoulême, à Poitiers et à Angers, pénétré de joie à l'idée que j'approchais du lieu où toute mon enfance s'était écoulée. Avant d'y arriver, je montai à une grande hauteur afin de dominer ce coin de pays, de l'embrasser tout entier, lui qui m'avait vu si petit, puis je fonçai sur un petit point noir, la propriété où mon père était né, où mes grands-parents étaient morts, où chaque arbre, chaque pierre, chaque touffe d'herbe me conte une histoire; une grande partie de ma famille était réunie là, personne ne m'attendait, mais je vis une animation extraordinaire dans le groupe, quand le bruit de mon moteur fit résonner les échos qui avaient tant de fois répondu à mes cris d'enfant. Je fis des folies, des virages et des vols piqués dangereux, et l'idée passa comme un éclair de me tuer là, en beauté, regretté par des milliers de ces Bretons qui m'avaient vu naître, sans se douter que je viendrais un jour passer au-dessus d'eux, sortant d'un nuage, sortant des palais des rois de l'autre bout de l'Europe. Mais ma raison me revint et je visitai chaque coin familier, je fis deux fois le tour du clocher de Pleurtuit où j'ai été baptisé; je suivis les routes où je m'étais exercé à faire mes premiers pas; je regardai le collège de Saint-Servan où j'ai étudié six années,

ARRIVÉE DE BRINDEJONC DES MOULINAIS A VILLACOUBLAY

BRINDEJONC DES MOULINAIS, PARTI LE 10 JUIN DE VILLACOUBLAY, Y REVENAIT LE 2 JUILLET, APRÈS AVOIR ACCOMPLI SUR MORANE-SAULNIER UN VOYAGE DE PLUS DE 5.000 KIL., A TRAVERS L'EUROPE.

l'école de Rocabey où j'ai acquis les premières connaissances, puis je remontai très haut, j'examinai une dernière fois cette contrée si riche et si pittoresque, laissant errer mes regards du Mont-Saint-Michel à la baie de Saint-Brieuc ; de Dinan et sa rivière si jolie à l'île de Jersey s'estompant dans le lointain, puis, regardant sous moi, je vis Saint-Malo et sa ceinture de remparts, l'embouchure de la Rance et quelques croiseurs à l'ancre et enfin, je descendis sur la plage de Dinard, où le maire et une population sympathique m'accueillirent comme un fils dont on est fier.

Cette émotion n'a rien de commun avec celles que j'ai ressenties durant les moments de danger et j'ai encore présent à l'esprit le souvenir de ma terreur, quand le vent m'emportait vers Berlin à la vitesse de 215 kilomètres à l'heure ; une pluie froide tombait par intermittences, parfois des grêlons aussi et les remous fatiguaient mes poignets ; le vol en lui-même ne me faisait pas peur, seule la perspective de l'atterrissage me terrorisait; dès que je vis Berlin, je fus frappé de constater que la ville était presque entièrement couverte d'un épais nuage jaune qui s'élevait de la partie sud et, emporté par le vent, se dissipait peu à peu vers le nord; je crus à un immense incendie mais, en approchant, je constatai que ce nuage était formé de tourbillons de sable soulevés par le vent dans la plaine sablonneuse de Tempelhoff et j'eus alors une idée du vent qui soufflait à terre. Je ressentis une telle frayeur que je gémissais dans mon appareil, certain d'être renversé et ballotté comme une feuille morte en approchant du sol ; je préférais aller me jeter à l'eau et commençai à descendre pour me poser dans l'étang de Potsdam, quand l'idée que mon appareil serait perdu et mon voyage fini de ce fait me fit tenter ce qui me semblait impossible, atterrir à Johannisthal sans trop casser mon aéroplane. La descente fut beaucoup moins mouvementée que je m'y attendais et, malgré des soubresauts terribles qui me firent bien regretter de ne pas m'être attaché sur mon siège, j'arrivai près de terre sans encombre et contre le vent; ma vitesse par rapport au sol était presque nulle, prouvant que le vent avait une vitesse presque égale à celle de mon appareil; je fus trompé par cette faible vitesse relative et je voulus toucher terre, mais en un instant, je me vis remonter dans une position inquiétante à la hauteur de trois étages et je n'eus que le temps de faire reprendre mon moteur; je revins alors graduellement au sol, puis laissai faire tout seul l'aéroplane qui se posa et recula en se courbant alternativement sur les deux ailes d'une manière cocasse, jusqu'à ce que des hommes se fussent précipités et accrochés aux ailes. J'étais brisé par la peur et mes nerfs, extrêmement tendus jusqu'à ce moment, se détendirent subitement. Je pus à peine marcher et parler, accablé par un besoin de sommeil plus fort que ma volonté ; il me fallut absorber une grande quantité de café pour me remettre en état. Cet atterrissage me semblera toute ma vie un cauchemar et je suis sûr qu'il suffirait de quelques émotions semblables pour tuer un homme.

M. Brindejonc des Moulinais.

La plus grande émotion que j'aie ressentie au cours de ma carrière d'aviateur est toute récente: les moindres détails sont encore présents à ma mémoire.

Il y avait un an que je me servais du même appareil; nous avions visité Ceylan, les Indes Anglaises, la Birmanie, l'archipel Malais, le Sultanat de Johore, la Cochinchine et le Cambodge; j'allais rentrer en France, étant très fatigué et mon pauvre appareil étant tout à fait malade, lorsque l'on vint me demander de faire quelques raids au Tonkin, entre autres celui de Hanoï à Langson, ville fortifiée en bordure de la frontière de Chine et du Tonkin.

La distance kilométrique entre ces deux villes est insignifiante... à peine 150 kilomètres, mais par contre, les autres difficultés étaient nombreuses ; la première moitié est uniquement composée de rizières inondées, l'autre moitié est montagneuse, mais une montagne rocheuse et à pic, absolument déserte, sur laquelle pèse un ciel de plomb et le soleil darde ses rayons de feu. Sur 150 kilomètres, aucun terrain d'atterrissage convenable, et sur 70 aucune chance d'être rejoint, sauf par le fauve qui y vit en sûreté.

Je partais de Hanoï un mardi matin, en juillet, en plein été tonkinois, alors qu'il fait une température de 38° à 40° à l'ombre, et de près de 60° au soleil; mon moteur ronflait à merveille, et au son bourdonnant de sa romance, je me laissais emmener vers les cimes du Kaï Kinh !

Je quittais Hanoï et sa banlieue de petites cases en bambou, je croisais le fleuve Rouge, immense ruban argenté sillonné de sampans, qui menaçait déjà de sa crue ses rives prospères; presque pas de vent, une légère brume se dégageait des rizières pleines d'eau... mais en revanche, le soleil que j'avais en pleine face me grillait les yeux, m'obligeant à baisser les paupières sans cesse; je survolais ainsi Yêu-Viêu, Bac-Ninh, Phu-lang, Thuong-Kep. Les

nuages à partir de cet endroit étaient fort bas, à 150 mètres à peine, je ne pouvais voler au-dessus et m'aventurer ainsi sur ces montagnes inhospitalières sans pouvoir me diriger d'une façon certaine, et puis, mes yeux pleuraient à tel point qu'au bout d'une heure, c'était une souffrance intolérable; aussi au-dessus de Pho-Vi, à un peu plus de la moitié, je résolus de retourner à Hanoï et de remettre ma tentative à un jour plus clair.

Bien m'en prit. Je n'avais pas fait 15 kilomètres, j'étais à peine ressorti des montagnes que mon moteur s'arrêta brutalement... Sous moi, rien que des rizières de petites dimensions et inondées jusqu'au haut du talus; je descendis le plus lentement possible, presque à plat, et une fois dans la rizière, je capotais convenablement, c'est-à-dire pas à moitié... aucun choc sensible, très peu de casse, même pas mon hélice abîmée.

Mon appareil fut ramené à Hanoï, et là on me posa la question : «Allez-vous repartir ?» Combien de fois l'ai-je entendue cette obsédante question... et puis.. «Quelles sont vos intentions ?» Et toute la kyrielle... Et j'avoue que j'étais épouvantablement indécis; je n'avais plus confiance; mon moteur m'avait lâché bêtement, je me doutais que cela provenait de la magnéto, mais c'était la troisième fois en dix jours que cela m'arrivait, et je voyais en cela un avis, un signe. Il n'était certes pas du tout prudent de tenter pareille aventure avec un engin qui en avait assez; j'allais avertir de mon intention d'abandonner, j'étais découragé, voilà trois mois que j'étais seul, sans mécanicien, j'avais eu beaucoup de mal pour terminer mes engagements, enfin j'étais tout à fait défaillant !

EMILE DUBONNET A SON ATTERRISSAGE A LA FERTÉ SAINT-AUBIN

LE 3 AVRIL 1910, EMILE DUBONNET S'ENVOLAIT DE JUVISY; IL ATTERRISSAIT 1 H. 48 APRÈS, A LA FERTÉ-SAINT-AUBIN, REMPORTANT LE PRIX DE LA « NATURE » QUI CONSISTAIT A PARCOURIR 100 KILOMÈTRES EN LIGNE DROITE.

Lorsque mes amis me virent ainsi, ils me remontèrent le moral, me faisant comprendre que je ne pouvais pas abandonner, que je devais réussir, que les Européens avaient tout fait, et que vis à vis de l'indigène, cela serait une catastrophe... Et puis la route de Langson, comme le dit si justement M. Henri Lemônier, c'était un peu notre voie Appienne, en ce sens qu'elles furent toutes deux arrosées de sang humain. La route de Langson, c'était le chemin parcouru par les colonnes héroïques de Brière de l'Isle et du général de Négrier; tous les noms des centres rencontrés au cours de ce trajet retentissent comme des coups de gongs; chacun d'eux rappelle un combat plus ou moins meurtrier, une victoire. Plus tard, la lutte longue et pénible contre les bandits chinois du Dé Tham qui attaquaient les postes, les convois, abandonnant les cadavres des nôtres dans la brousse profonde, et se cachant ensuite dans les abris sûrs du Kaï-Kinh.

Enfin, pressé par tous ces sentiments qui s'agitaient en moi, je promis et résolus de tenter encore une fois, mais avec cette impression démoralisante, que je ne devais pas réussir.

Pour éviter le soleil qui m'avait brûlé les yeux, je partis de Langson sur Hanoï, faisant de Phébus sans le consulter un auxiliaire au lieu d'un ennemi, et au Tonkin, cela a son importance !

Le 28 juin après avoir, la veille, survolé la muraille de Chine à Nam-Quan, je quittais Langson pour Hanoï.

Je mis 35 minutes pour monter à 950 mètres et, à cette faible hauteur, je flottais comme une légère feuille de papier; en quelques secondes, j'étais en pleine région rocheuse et déserte.

Immédiatement, ma pauvre « Curieuse », c'est le nom de mon appareil, se mit à faire des plongées formidables, tête première, puis obéissant docilement à ma manœuvre : mais un choc sec la remettait en fâcheuse posture, et ainsi de suite, je dansais, ne pensant qu'à une chose surtout ne pas perdre ma hauteur, sentant les pics arides du Kaï-Kinh à quelques mètres de mon siège. Je sentais que je n'avançais pas et pourtant le vent était presque nul; il me semblait que mon hélice tournait dans le vide, et devant moi cette région de rocs immenses et tourmentés! J'étais tellement certain de ne pas pouvoir la franchir, que je ne luttais plus, attendant résigné l'arrêt de mon moteur; je ne me souciais même plus de chercher un terrain d'atterrissage, tellement l'on m'avait répété qu'il n'y en avait pas.

Je tombais dans une torpeur épouvantable, comme sous l'angoisse d'un narcotique qui commence à agir; je n'étais maintenu éveillé que par des coups formidables provenant de remous qui me couchaient parfois sur l'aile à des angles invraisemblables.

Je ne me sentais aucune peur, je ne pensais à rien, ni au passé, ni au présent, même pas à l'avenir ; je n'avais que la sensation aigue d'une brûlure sur la tête, le cou et le dos. Mes ailes affreusement blanches me renvoyaient le soleil (qui me prenait ainsi en traître) en plein dans les yeux, que j'étais obligé, malgré mes lunettes noires, de conserver fermés. Et ainsi, tel une noix de coco sur l'eau profonde, je continuais à voguer sur les anciens domaines à l'aspect sombre et brutal du Dé Tham.

C'est à peine si je pouvais suivre ma route à la boussole, qui menait une sarabande effroyable sur sa cardan... Ainsi, je passais dans le col de Than Moï, non pas au-dessus mais en plein milieu, dans un couloir formé d'arêtes, où, après chacune, je recevais une bourrade ou une giffle et j'attendais toujours la fin.

Mes bras tenaient à peine ma cloche qui agissait seule, et deux ou trois fois je n'eus même plus la sensation que je volais.

Enfin, je vis au loin une clarté, immense et douce; c'était à l'infini, mais je ne distinguais rien nettement, j'étais habitué aux paysages monotones des rizières et, sous les reflets de ce soleil féroce, elles m'apparaissaient dans le lointain comme une mer dorée... Et alors mon esprit revint et avec lui l'espoir; je me raidis, je voulais vivre, arriver, je regardais ma route, avec mes yeux presque morts, je corrigeais le vol de ma «Curieuse» et je la sentais m'obéir docilement.

Je passais à 500 mètres au-dessus de Pho-Vi, poste où j'avais fait demi-tour quelques jours auparavant; l'angoisse était passée, je me sentais au contraire presque fou de joie, je chantais, je criais je saluais de la main tous les braves Niaquhé des rizières qui me regardaient ébahis leur passer au-dessus de la tête, et ils dirent paraît-il, après mon passage, avec quelque regret peut-être : « Maintenant plus moyen faire pirates ».

J'arrivais à Bac-Ninh, à proximité de la rizière où j'avais capoté; comme un bolide, je piquais droit dessus, et à 20 mètres, me rétablissais pour continuer jusqu'au but qui était proche maintenant.

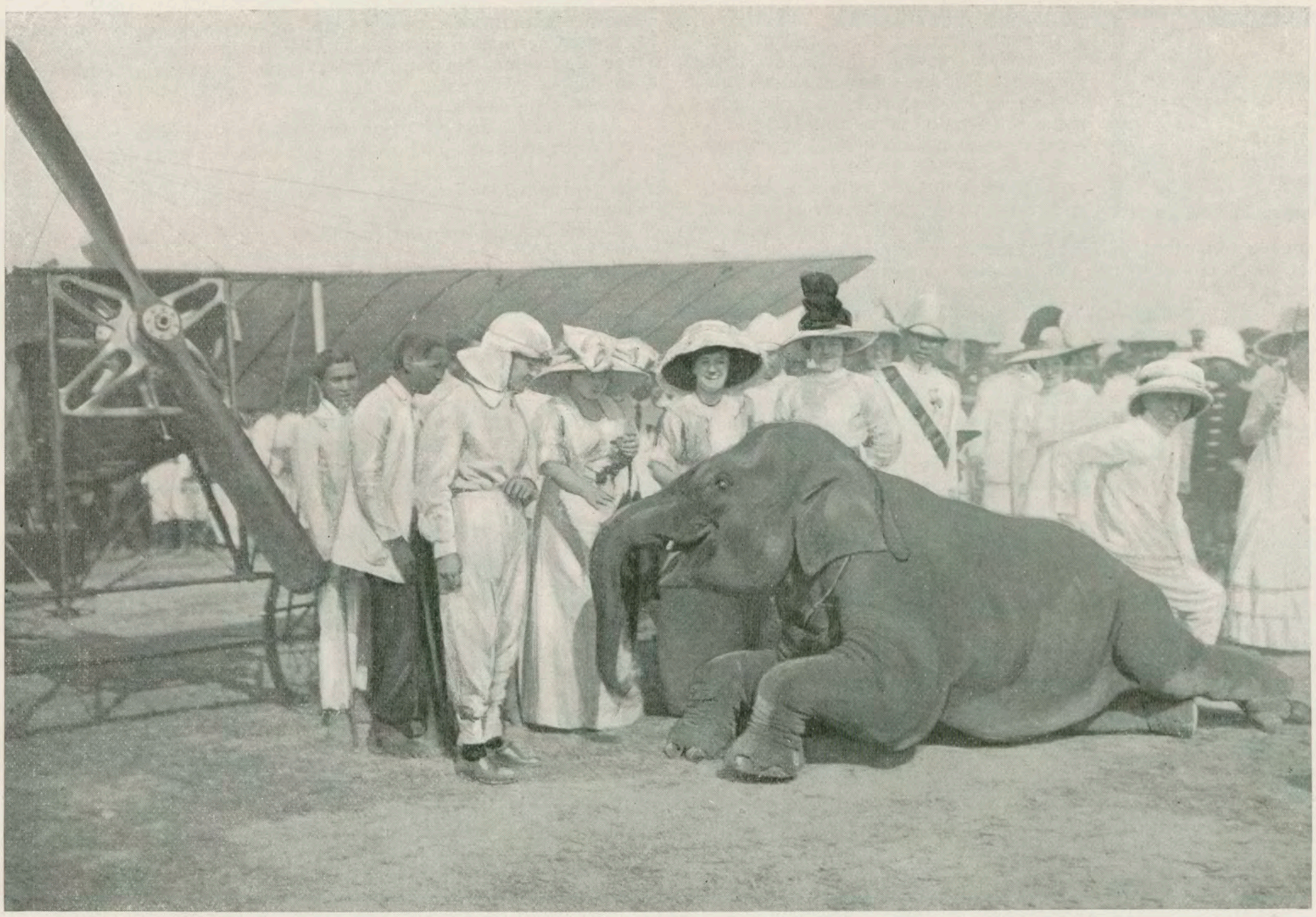
Bientôt, j'apercevais le pont Doumer qui coupe le fleuve Rouge à Hanoï, il était noir de monde; je fis quelques pirouettes au-dessus de Gia Lam et, trois ou quatre minutes plus tard, j'atterrissais devant les tribunes du champ de courses de Hanoï.

Il est inutile que j'insiste sur l'enthousiasme avec lequel je fus accueilli, ni que je donne un compte rendu des paroles touchantes qui me furent prodiguées par M. Albert Sarraut, gouverneur général de l'Indo-Chine, ni que je rappelle toutes les mains de vieux coloniaux que je serrais.

Ce furent des minutes de joie intense que je passais, après avoir goûté aux affres de l'angoisse la plus profonde.

Et lorsqu'on me parle d'émotion sportive, Langson me vient à la bouche comme un bouchon qui rebondit à la surface de l'eau.

MARC POURPE.



HOMMAGE D'UN JEUNE ÉLÉPHANT A MARC POURPE

AU COURS DE SA SPLENDIDE TOURNÉE AÉRIENNE EN INDO-CHINE, SUR SON MONOPLAN BLÉRIOT, MARC POURPE REÇUT DE NOMBREUX TÉMOIGNAGES D'ENTHOUSIASME. A LANGSON, UN JEUNE ÉLÉPHANT VINT, CONDUIT PAR SON CORNAC, S'AGENOUILLER A SES PIEDS.

Mon souvenir, quand on me parle de ce que vous appelez mes prouesses, se porte tout naturellement sur le Prix de la Nature (il y a trois ans! déjà ou seulement ?) quand, le premier, je dépassai les 100 kilomètres en aéroplane, en épreuve officielle et contrôlée, et je crois bien que ce succès me procura ma plus grande émotion sportive.

Quant au moment où je me suis senti le plus en danger, je crois inutile de vous dire que c'est pendant ma baignade en ballon dans la Manche avec Welby Jourdan. Là, nous vécumes des minutes interminables dans notre nacelle qui, alternativement, plongeait dans l'eau et en ressortait s'élevant à 10 ou 15 mètres, nous donnant le temps strictement nécessaire de changer la position de nos mains afin de ne pas être jetés par-dessus bord. Je crus bien connaître, avec mon ami Welby Jourdan,une mort horrible. Le dénouement, semblable à celui d'un roman, fut beaucoup moins tragique, un bateau vint nous sauver d'une situation qui n'aurait pu se prolonger.

EMILE DUBONNET.

Ma plus forte émotion sportive ne se rattache pas à un succès, comme on pourrait s'y attendre, mais à un incident qui aurait pu devenir un accident entraînant ma mort. C'était dans le Tour de France de 1906 ! Je concourais dans la catégorie des machines poinçonnées et je tenais la tête du classement, lorsque, dans la dernière étape, Caen-Paris, à 80 kilomètres de l'arrivée, je vis m'échapper la victoire dont j'étais sûr; que rien, selon moi, ne pouvait m'enlever. Deux camarades et moi formions le groupe de tête et, sentant la fin prochaine nous roulions allègrement. Soudain, dans la descente de Gaillon, ma roue avant entrait dans une ornière de sable qu'il était impossible de voir et j'étais précipité dans l'air !

Je retombais en arrière et la meute des automobiles qui nous suivaient arrivait à toute allure. Il y en avait une vingtaine, rivalisant toutes de vitesse et d'imprudence, pour nous suivre de plus près. C'étaient une 60 ch. et une 40 ch. qui étaient en tête, luttant ensemble. La 60 ch. n'eut pas le temps de freiner. Ma bicyclette, ma pauvre machine poinçonnée qui m'avait si bien servi jusque-là, barrait la moitié de la route, moi l'autre moitié. La voiture n'avait qu'à choisir entre nous deux ! Un violent coup de volant et ce fut ma monture qui fut massacrée.

A ce moment, je vis en même temps la vie et le triomphe s'envoler ! Tel était mon énervement qu'au premier instant c'est ma bicyclette que je regrettai le plus. Cet incident du Tour de France, celui de cette année et mon accident de l'an dernier dans Paris-Bruxelles sont les plus cruels souvenirs de ma carrière.

LUCIEN PETIT-BRETON.

Je ressentis ma plus grande émotion sportive la première fois que je remportai le championnat du monde. C'était le 14 juillet 1901, à Berlin, j'étais encore jeune, vingt-quatre ans.

Le grand favori était l'allemand Willy Arend. Comme il m'avait battu chaque fois que nous nous étions rencontrés pendant toute l'année, je le craignais naturellement aussi ce jour-là.

Avant la finale, mon bon ami et conseilleur, M. Kalum, vint dans ma cabine : « Eh bien, Thornwald, nous allons gagner aujourd'hui ? — Si ce n'est pas Arend, répondis-je. — Mais comment fait-il pour vous battre tout le temps, cet homme ? reprit M. Kalum. — En prenant la tête, car il a un sprint plus long que moi ! — Essayez donc pour une fois de prendre la tête ? » Je promettais coûte que coûte et... je gagnais ! Ce fut vraiment une grande émotion pour moi lorsque je reçus la « Coupe du Kaiser ».

THORNWALD ELLEGAARD.

Au cours de ma carrière de nageuse, je puis dire, en toute sincérité, que ma plus belle heure fut due aux Parisiens à la foule immense qui m'acclamait sur les deux rives, lorsque, toute jeune, je fis ma première traversée de la Seine, soutenue dans cette épreuve par l'enthousiasme de la foule. Et en se rappelant que quatre hommes seulement, parmi lesquels Paulus, Holbein et Burgess, terminèrent cette première traversée pour laquelle les partants avaient été nombreux, on peut juger du triomphe pour ma jeune ambition. Et quelle émotion, lorsque je compris la galanterie et la bonté de Burgess, nageant auprès de moi la dernière partie de la traversée, m'encourageant jusqu'à l'arrivée.

Jamais, ni les succès de ma carrière, ni les heures désastreuses de la traversée de la Manche, essayée durant six heures, sans espoir de l'accomplir, ni l'enthousiasme des Américains, au milieu desquels j'ai vécu, rien ne m'a jamais causé une émotion aussi vive. J'avais dix-sept ans à peine, c'est pour moi comme s'il s'agissait d'hier!

Maintenant parlons *dangers*. C'est là une monnaie courante pour le nageur. Je n'ai pas la prétention de comparer les miens à ceux des aviateurs, qui, eux, à chaque minute risquent une catastrophe prompte comme l'éclair, et ne s'envolent jamais sans être incertains de ne pas jouir des dernières minutes de leur brave existence.

Cependant, on le reconnaîtra, le plongeon et la nage, offrent leurs périls, sans cesse renouvelés. Les courants, la vague en furie, la crampe imprévue et soudaine ne font pas une sinécure de la profession nautique.

Par exemple, lorsque je nageai dans le Danube, dont le courant descend à la vitesse de huit kilomètres à l'heure, mon père, connaissant peu le fleuve, s'était dispensé, malgré l'ordre formel des autorités, des services d'un pilote, et suivait dans une barque avec un fort nageur. Tout à coup, je fus prise dans une zone de courants contraires ; et je fus maltraitée par le fleuve, au point que mon costume fut arraché par lambeaux de mon corps, et je sortis de l'eau, trois heures plus tard, avec deux coupures à la tête et le corps couvert de bleus et d'ecchymoses, comme si j'avais été frappée par une main humaine. Il me fallut beaucoup d'amour-propre et de courage pour tenter une seconde épreuve.

Plus tard, quand je fis le grand trajet de Boston au Phare (Light House) et que j'eus la joie de battre le record de soixante nageurs *hommes*, je souffris d'atroces douleurs dans les yeux. L'eau de ces parages, étant particulièrement chargée de sel, l'exposition durant six heures entières à la réverbération du soleil, m'avait littéralement brûlé les yeux. Le double d'heures, j'aurais pu devenir aveugle.

Inutile de vous parler des sensations de la traversée de la Manche, où, le corps huilé, les yeux abrités comme pour une course d'automobile, le costume serré et gommé aux articulations, il m'a fallu pendant des heures faire des efforts énergiques, nageant furieusement, sans avancer d'un mètre et ressentant tous les effets d'un invincible mal de mer, tantôt soulevée sur la crête des vagues, tantôt retombant au fond de cet abîme.

Je passerai tout cela pour venir aux sensations de ma carrière publique dans des piscines de music-halls. Là, tout dépend, pour obtenir une sécurité relative, de la forme et de la profondeur de la piscine et encore, chaque mouvement mal calculé peut se résoudre en une chute néfaste.

A Melbourne, faute de profondeur, j'eus un accident à la nuque qui me garda immobile bien des semaines dans mon lit. Je fis la même chute à New-York.

Puis, il y a encore certaines expériences qui ne rentrent dans aucune catégorie des accidents à prévoir : telle celle qui m'arriva au Théâtre Royal de Melbourne, alors que je plongeais chaque soir au quatrième acte d'un drame du célèbre Bland Holt. On avait imaginé de mettre la piscine à sec après ma scène, au moyen d'une pompe à succion, l'eau s'écoulant par un grand tuyau, qui allait jusqu'à l'égout. Un soir, l'eau me parut délicieuse et je m'ébattais dans cette atmosphère tiède et bonne, quand soudain, je me sentis baisser et tourbillonner. En même temps, j'entendis des cris terribles au-dessus de ma tête. L'un des acteurs, avec une présence d'esprit remarquable, me tendit sa canne à laquelle je parvins à me suspendre et je fus par ce moyen ramenée au bord de la cuve. Ce soir-là, il y eut grande émotion au théâtre. C'eut été vraiment dommage de n'avoir pas côtoyé la mort de si près.

Dernièrement, en Angleterre, j'échappai presque miraculeusement à une chute mortelle. Sur le tremplin, en position pour mon premier plongeon, je m'aperçus qu'il y avait une fuite grave, et que l'eau s'écoulait au dehors avec une rapidité vertigineuse. Je dus attendre que les ouvriers aient remis les choses au point, et le public très sympathique, voulut bien ne pas s'impatienter.

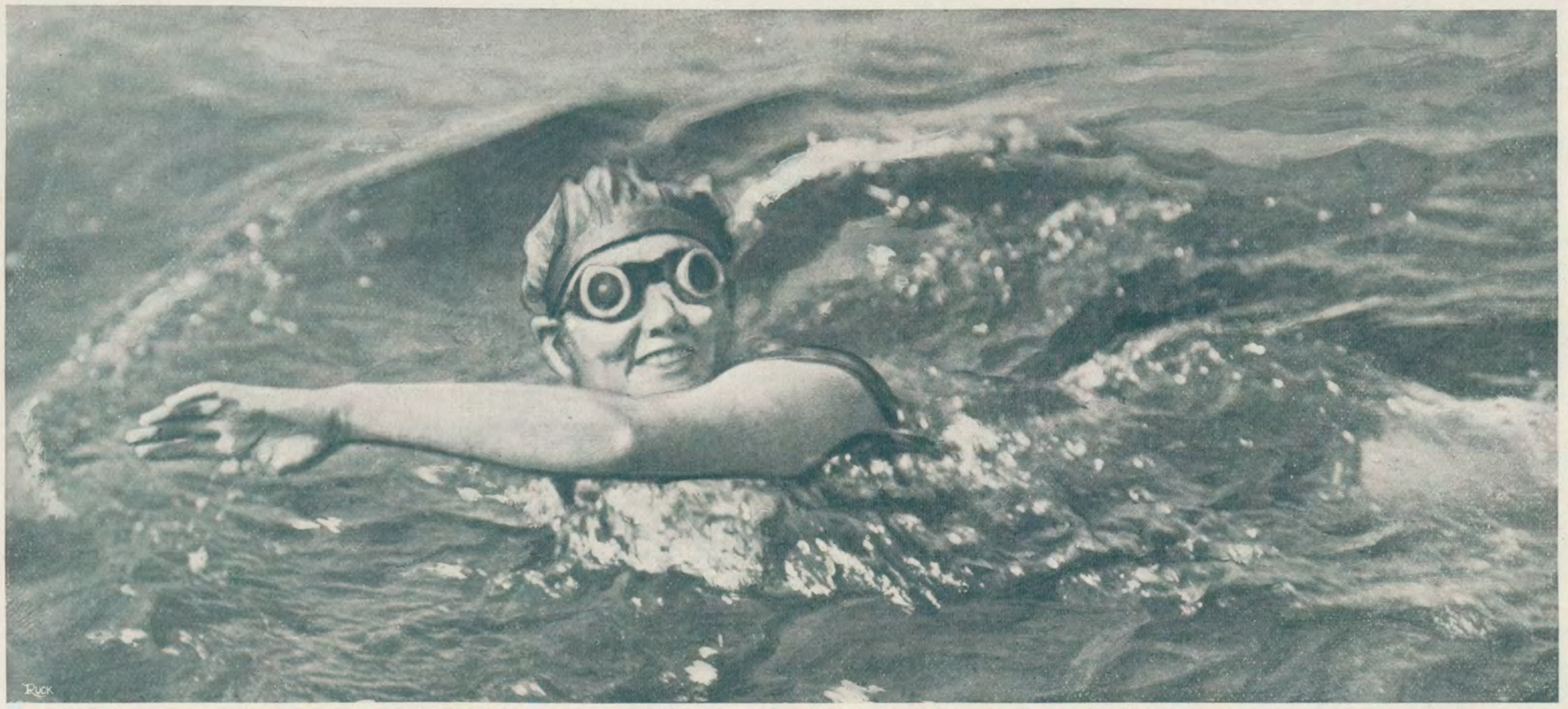
En somme, ma vie a ses surprises, telles que celle bien désagréable de plonger dans une eau glaciale, parce que les ingénieurs n'ont pu assujettir à temps l'appareil de chauffage.

Il est vrai que parfois, je sors fumante d'une eau à température d'œuf à la coque et je disparais alors dans une buée de vapeur, qui, sans doute, fait sourire les spectateurs, mais qui serait fort débilitante si le fait se renouvelait.

Quant aux émotions agréables, il n'y en a pas de plus fréquentes que celles de la scène, et je ne troquerais pas ma vie contre celle d'une princesse ou d'une milliardaire.

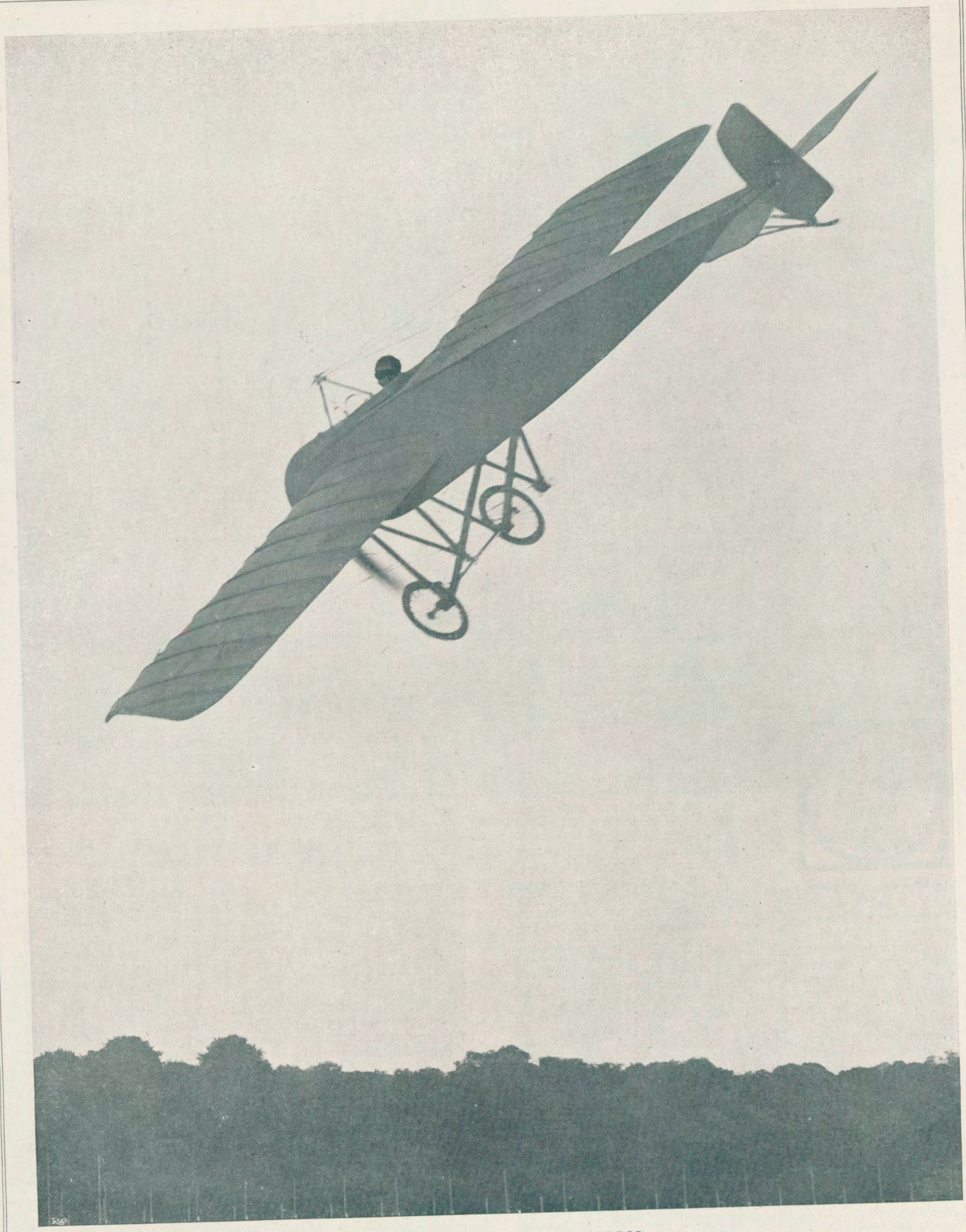
La natation est le *premier* des sports. Jeunes filles et jolies femmes, essayez-en sans crainte. L'eau est bonne à ceux qui l'aiment. Il y en aura toujours assez dans le monde pour vous permettre d'acquérir en la courtisant la souplesse la force et les proportions élégantes, sans compter la fraîcheur de teint que communique l'habitude des bains de mer ou de rivière, agrémentés d'exercices de natation.

ANNETTE KELLERMANN.



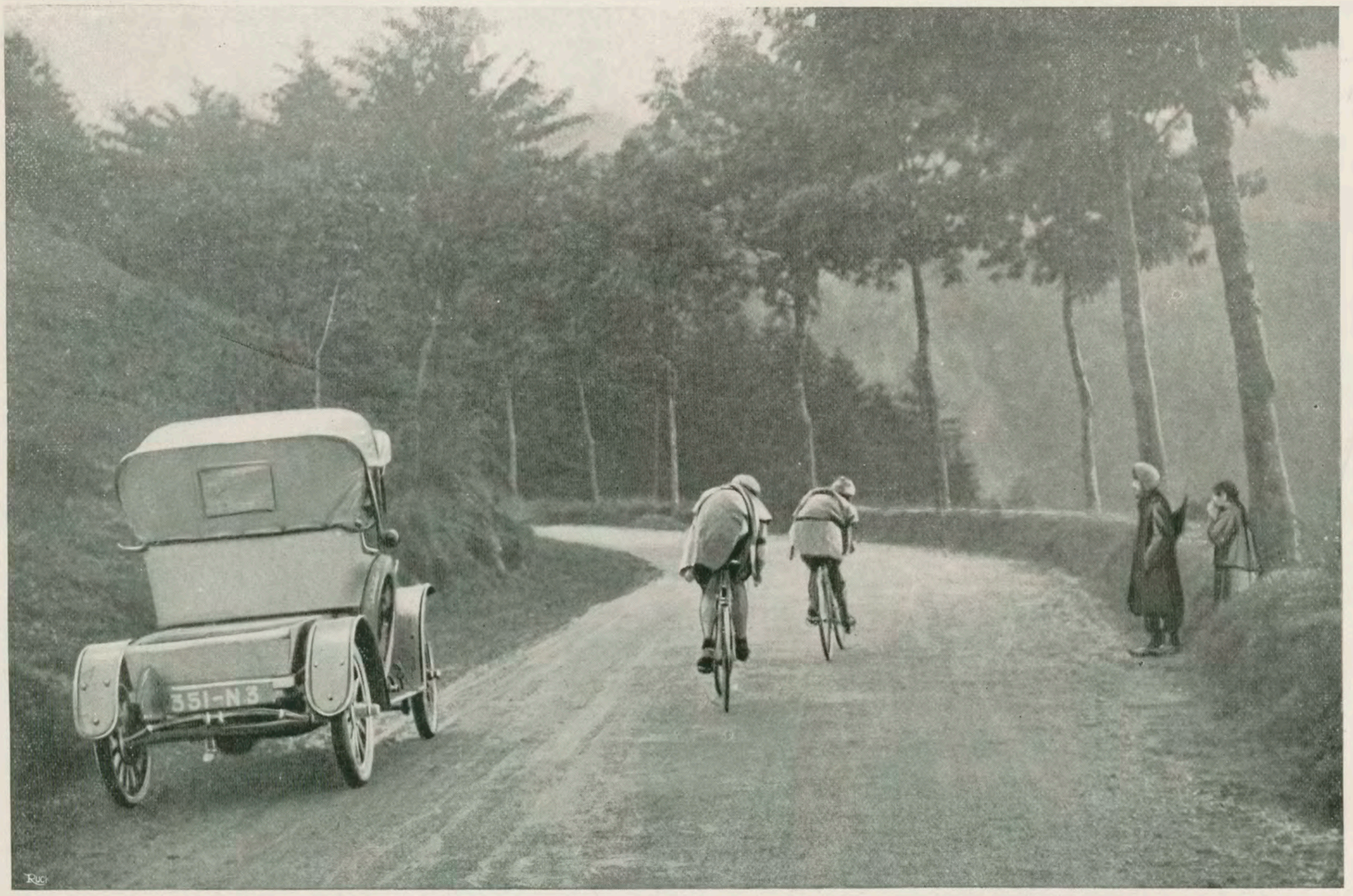
MISS ANNETTE KELLERMANN

MISS ANNETTE KELLERMANN, LA CÉLÈBRE NAGEUSE AUSTRALIENNE, TENTA DE TRAVERSER LA MANCHE EN 1905. MAIS ELLE DUT ABANDONNER, APRÈS AVOIR LUTTÉ PENDANT PLUS DE SIX HEURES CONTRE LE COURANT.



UNE VIRTUOSITÉ DE ROLAND GARROS

LA THÉORIE QUE DÉFEND DEPUIS TROIS ANS ROLAND GARROS A TROUVÉ EN 1913 DES ADEPTES NOMBREUX: D'APRÈS LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE MÉDITERRANÉENNE, C'EST EN VOLANT COMME UN ARTISTE QUE L'ON DEVIENT MAITRE ABSOLU DE SON AVION ET C'EST GRACE A LA HAUTE ÉCOLE AÉRIENNE QUE LES PILOTES ONT BEAUCOUP MOINS A REDOUTER LES TRAITRISES DES ÉLÉMENTS ET LES INCIDENTS QUI PEUVENT SURVENIR EN VOL. NOUS REPRÉSENTONS GARROS, LE ROI DES VIRTUOSES DE L'AIR, PRENANT, SUR SON MORANE-SAULNIER, UN DE CES VIRAGES QUE CONDAMNENT LES PROFANES DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE.



PETIT-BRETON DANS LE TOUR DE FRANCE

LUCIEN PETIT-BRETON EST LE SEUL COUREUR AYANT GAGNÉ DEUX FOIS LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE. IL REMPORTA UNE AUTRE FOIS LA VICTOIRE, DANS LA CATÉGORIE DES MACHINES POINÇONNÉES. C'EST UN RECORD QUI SERA DIFFICILEMENT ÉGALÉ.

C'ÉTAIT le 6 juillet 1913 à Stockholm, dans le Stade, où j'allais courir la course de l'heure, épreuve que je n'avais pu disputer depuis le 22 octobre 1911, jour où je luttais avec Bouchard dans un match resté célèbre, car il s'agissait une fois pour toutes de trancher la suprématie entre l'amateur et le professionnel.

Depuis cette date, où je couvris 18 km. 600, je ne rêvais que de battre le record de Shrubb, qui avait parcouru dans les 60 minutes 18 km. 741, alors qu'il était amateur. Si cette distance me paraissait possible à atteindre, combien inaccessible me semblait celle de 18 km. 878, couverte par Watkins en 1899 !

Après ma performance des Jeux Olympiques, où je m'étais rendu compte que le climat et la piste de la capitale suédoise m'étaient particulièrement propices, je décidai de faire mon possible pour revenir sur cette piste et exécuter le projet que je caressais.

Dès 2 h. 1/2, le Stade s'emplissait de monde; parmi les spectateurs, une moitié était venue pour voir si je pourrais confirmer ma victoire précédente sur leur champion Ahlgreen.

Les coureurs réunis sous les ordres du starter, un coup de pistolet retentit, quelques secondes s'écoulèrent, et du peloton compact que nous formions, il ne restait plus qu'une longue lignée d'hommes semblable à une chenille aux couleurs bigarrées, tournant autour d'un anneau.

Les premiers tours accomplis sans effort mais avec quelle émotion, j'entendis mon ami Evelyn m'annoncer les temps au passage. Songez donc que quelques secondes de retard dans ma marche auraient suffi pour faire écrouler un de mes plus beaux projets.

La ronde continuait et les 12 kilomètres étaient presque atteints lorsque je décidai de forcer l'allure. Les temps étaient toujours très réguliers et je regagnais petit à petit mon retard occasionné par le départ relativement lent que je m'étais imposé pour éviter la défaillance dont avait été victime Alfred Shrubb. Durant ma course, je pensai à tout cela et il me semblait voir, comme devant un cinématographe, la tentative du champion anglais qui, marchant à une allure folle, s'était trouvé épuisé alors que le succès et la réussite le frôlaient de près.

A chaque passage, mes regards se tournaient vers le petit drapeau planté tout au bord de la piste et qui me servait de point de repère pour savoir si tout à l'heure le record serait battu, car sa place marquait la distance de 18 km. 878 qui constituait le record du monde de toutes catégories.

Poursuivant ma ronde, le coup de pistolet de la 59e minute retentit. Comme j'étais sûr alors de démolir la vieille performance, j'emballais. Dans quelques secondes, j'allais pouvoir dépasser le petit fanion qui, au loin, dans la sortie du virage s'agitait; quelques mètres encore et le record serait battu. Quelle joie! mais le temps était trop précieux à cet instant pour m'attarder à ces réflexions. Je prolongeai mon effort pour augmenter ma distance et aller aussi loin que mes forces physiques me le permettraient

Aussitôt, j'entrevis le chiffre 19, s'agitant devant moi comme un fantôme. Mais quelle lutte pour l'atteindre, car je me trouvai dans l'alternative suivante : plus le coup de pistolet tardait à retentir, plus mon calvaire durait; mais aussi avec quel désespoir je redoutais de l'entendre car il me signifierait sèchement l'arrêt de ma course, m'empêchant ainsi de porter plus loin mon avance et de rendre mon record plus difficile à battre.

Le signal des 60 minutes écoulées résonna. Avec quelle inquiétude, malgré le plaisir de savoir les records battus, j'attendais, sans songer à ma fatigue, le résultat officiel qui allait m'indiquer, que 19 km. 021 m. 90 cent. constituaient le nouveau record.

A cet instant, l'émotion s'empara de moi et je pleurai de joie! Je fus encore davantage impressionné, lorsque les applaudissements de la foule en délire cessèrent pour faire place au calme et que l'on entendit les accents de la Marseillaise retentir, alors que tous les spectateurs l'écoutaient debout et chapeau bas.

Je restais à ce moment-là immobile; ma pensée était transportée vers la France, où mes amis et camarades de club allaient apprendre la conquête du fameux record et j'étais encore doublement ému de songer à la joie qu'allait leur procurer mon exploit.

Je fus tiré de cette rêverie par de solides poignets qui me saisirent et me hissèrent sur les larges épaules de mon fidèle collaborateur Evelyn. Je dus faire un tour sous les applaudissements

des Suédois qui avaient, quelques jours auparavant, acclamé mon camarade Brindejonc; je songeais une fois de plus que les exemples que nous venions de laisser dans ce pays seraient la meilleure réponse aux détracteurs de notre race.

Mon record de la demi-heure me laissera toujours l'impression d'une performance conquise et arrachée bien péniblement.

Elle fut accomplie sur le Stade de Colombes le 16 novembre 1911, par une journée froide, pluvieuse, agrémentée d'un vent assez violent pour faire ajourner une tentative.

Bien que mon fidèle ami Gibassier, qui m'avait été si dévoué et si utile durant cette préparation, me conseillât avec raison de m'abstenir, je cédai pourtant aux instances des officiels et de la foule qui s'était rendue nombreuse à cet essai. Mais n'y avait-il pas là aussi, mes camarades de sport venus pour m'entraîner et qui n'avaient pas hésité à demander, au risque d'encourir les foudres de leur patron, quelques heures de congé pour m'apporter leur appui si précieux en cette circonstance ?

Après avoir eu soin de placer un drapeau à la limite du record de White, lequel était de 9 km. 712, établi en 1863, je me tins à la disposition du starter. A son ordre, je partis à l'assaut d'un record que, certes les générations ne contemplaient pas depuis quarante siècles, mais qui pourtant était vieux de cinquante ans.

A vrai dire, je doutais du succès, aussi j'étais décidé à m'arrêter aussitôt que je serais en retard sur mon tableau de marche, lequel avait été établi pour accomplir 9 km. 720 et me permettait ainsi de battre de 8 mètres la presque légendaire performance. Au moyen d'une cloche, je connaissais mon avance: je ne connus jamais mon retard, mon camarade, à qui incombait le soin de sonner, plus malin que moi, ne me fit pas connaître les 5 secondes que j'avais perdues sur l'horaire, évitant ainsi de me décourager.

Dès le début, les records tombèrent, mais, vers les 7e et 8e kilomètres, la dépression physique se fit sentir ; à cause du subterfuge de mon ami, je me figurais n'avoir que 5 mètres d'écart, alors que 25 mètres étaient la différence exacte.

Les 9 kilomètres 500 atteints, ma position ne s'était guère améliorée; à cet instant, j'étais presque fini, mais me rendant compte de la situation au cri angoissé, mais cependant plein d'espoir, qu'avait poussé mon camarade, je réunis toutes mes forces et fonçai sur le drapeau que j'atteignis et que je dépassai avant d'entendre retentir le coup de pistolet. Ma course ne se prolongea guère que de quelques pas et la détonation se fit entendre. J'étais complètement épuisé et jamais autant que ce jour-là je n'ai craint que la victoire ne veuille de moi. Pour la première fois, un record du monde course rentrait en France. Cette performance me valut la surnom « d'homme chronomètre ». En effet, j'avais prévu une distance de 9 km. 720 m. et j'avais couvert 9 km. 721.

Il est une course où j'étais vainqueur certain et où je faillis, par une stupide erreur, perdre tout le fruit d'un judicieux travail.

Alors que j'étais soldat, je fus désigné, après ma victoire dans le Cross-Country national, pour représenter la France dans le championnat des Cinq Nations. Cette année-là, l'épreuve se courut en pays de Galles, à Newport. Notre team était assez homogène mais beaucoup moins brillant que celui de 1913.

Au début de la course, je me contentai de suivre Scott, lequel du reste menait à forte allure ; vers le milieu du parcours, je passai en tête et m'y maintins jusqu'à l'entrée du champ de course ; mon avantage était d'une cinquantaine de mètres. Selon les ordres de nos dirigeants, je m'imaginais aborder le dernier tour; aussi, j'emballais pour m'assurer le plus d'avance sur le vieux Baldwin, revenu à la deuxième place. J'étais en plein enlevage lorsque je vis les officiels s'agiter en faisant des signes désespérés, dont je ne pouvais comprendre la signification. A 10 mètres, je pus entendre leurs voix : « N'emballe pas, il y a encore un tour ». En effet, la cloche sonnait comme pour une course sur piste; je n'étais pas à bout de souffle mais en assez bon état pour espérer pouvoir finir cette distance inattendue, un regard en arrière et j'aperçus la silhouette de mon concurrent à 80 mètres environ, pas d'hésitation, il fallait continuer et essayer de vivre sur mon avance. Je poursuivis ma course avec une rage qui peut-être me valut la victoire. Je jetais souvent un regard en arrière et chaque fois, je voyais l'ombre blanche de l'Anglais se profiler. Il ne perdait pas de terrain; tout au contraire, il semblait se rapprocher. J'étais presque démoralisé, mais une farouche énergie que je ne retrouverais certes pas en d'autres occasions, me permit d'arriver à 200 mètres du poteau sans avoir été remonté, je réunissais alors tous mes moyens et les dépensais sans compter, je réussissais à couper le fil et pour la première fois, un Français était vainqueur des Cinq Nations.

Un Anglais très sportif m'adressa les mots suivants : « Vous avez gagné aujourd'hui deux fois. » Ceci en disait long sur l'effort que je dus fournir et que je n'oublierai jamais.

JEAN BOUIN.

L'ARRIVÉE DE JEAN BOUIN DANS LE CROSS DES CINQ NATIONS DE 1911

LA VICTOIRE DE BOUIN LE 25 MARS 1911, DANS LE CROSS DES CINQ NATIONS, PRODUISIT UNE PROFONDE ÉMOTION DANS LES MILIEUX SPORTIFS. C'ÉTAIT EN EFFET LA PREMIÈRE FOIS QU'UN COUREUR FRANÇAIS TRIOMPHAIT DE LA FORMIDABLE COALITION DE L'ANGLETERRE, DE L'ÉCOSSE, DE L'IRLANDE ET DU PAYS DE GALLES. DEPUIS CETTE ÉPOQUE, LA VICTOIRE N'ÉCHAPPA PLUS AU COUREUR MARSEILLAIS.

LA plus grosse émotion de ma carrière? Elle remonte à novembre 1908, lorsque, à 14 ans, je rencontrai le jockey Salmon, à Maisons-Laffitte. Cet excellent pugiliste avait lancé un défi à tous les boxeurs français au-dessous de 45 kilos. Mon ami et manager François Descamps, releva le défi en mon nom. C'était mon premier combat comme professionnel. Il se disputa à Maisons-Laffitte pour une bourse de 300 francs, somme qui me semblait considérable à cette époque heureuse. Je fus déclaré vainqueur sur une faute de Salmon que j'avais d'ailleurs projeté à terre au second round. Il s'était bientôt remis et jusqu'au dixième round le combat continuait acharné. A ce moment, Salmon me touchait trop bas et je roulais à terre.

Une revanche s'imposait et elle se déroula le 30 novembre, toujours à Maisons-Laffitte. Je fus battu et ce fut pour moi une émotion douloureuse. Le match dura 18 rounds! On considérait qu'un tel effort allait ruiner ma santé ! Il est vrai que ce fut un combat plutôt dur. Au treizième round, un coup à l'estomac m'envoyait dans les cordes et j'étais projeté hors du ring. Je me relevais et revenais au combat. Salmon m'envoyait à terre deux fois au qua-

torzième round. Descamps voulait m'empêcher de continuer : « Vous me prenez donc pour une poule mouillée, lui répondis-je. » Trois fois knock-down au quinzième, deux fois au seizième ! A ce moment, un spectateur hurle : « Assez, abandonne ! » Je me retourne et, n'ayant pas encore l'habitude du ring, je réponds par un mot assez vif que je regrette maintenant. Au dix-septième round, je tombe quatre fois. J'étais à bout, mais je voulais finir les vingt reprises. J'avais trop présumé de mes forces cependant et je me présentais titubant, sur le ring, pour la dix-huitième. Je me précipitais sur mon adversaire, mais je m'écroulais bientôt. Bob Scanlon qui me soignait sautait alors sur le ring et m'empoignait à bras-le-corps. Je me débattais en criant que je voulais combattre encore. Et lorsque Salmon, couvert de sueur et de sang, venait m'embrasser et me consoler de ma défaite, je me contentais de lui répondre en pleurant :

— Je pouvais tenir jusqu'à la fin ! Pourquoi mes soigneurs m'en ont-ils empêché ?

GEORGES CARPENTIER.

MA plus belle émotion sportive et la plus sincère dans sa simplicité, date du jour où j'ai joué ma première partie de championnat en équipe première de mon club, le Stade Français.

C'était en 1907, dans un match contre le Racing Club de France, j'eus l'heur, ce jour-là, de fournir une partie qui, aux yeux de ceux dont je désirais l'approbation, fut honorable. Leurs compliments après le match amenèrent sous mes paupières des larmes que seul le respect humain empêcha de couler.

C'est peut-être idiot, mais je crois que je n'oublierai jamais ces minutes-là.

La journée du 5 avril 1908, où le Stade Français gagna le championnat de France, reste aussi belle d'émotion dans ma mémoire, et celle où la France battit l'Ecosse sévère.

Encore, ajouterai-je que l'on peut ressentir comme spectateur, une émotion aussi grande que comme acteur et dirai-je que la vue de Roland Garros, après sa traversée de la Méditerranée, m'a ému à un tel point, que je ne puis dévoiler ce sentiment sans en diminuer la profondeur. La force et la puissance émotive de ces minutes sont telles que les mots ne peuvent les traduire.

JACQUES DEDET.

QUAND je repasse dans ma mémoire ma carrière d'aviron, c'est toujours malgré moi, à mes débuts que je m'attarde le plus volontiers, car ils ont été, assez différents de ceux de beaucoup d'autres rameurs. En 1904, après ma sortie du régiment, j'ignorais tout de l'aviron, n'ayant jamais assisté à aucune course et ne sachant même pas qu'il existait des clubs de ce genre de sport. J'occupais mes loisirs à faire des courses de bicyclette, et j'obtins quelques succès, aussi bien sur route que sur piste. Comme je courais assez bien à pied, je décidai de m'engager dans la course des trois sports (bicyclette, course à pied et aviron), qui se courait alors annuellement. Mais il fallait au moins que je sache manier un aviron ; et, ayant appris que les clubs se trouvaient à Asnières, j'enfourchai ma bicyclette un beau matin, à la recherche de ces sociétés. Remontant la Seine, je m'arrêtai devant la première qui se présenta devant moi, le Rowing Club de Paris, mais toutes les portes étaient fermées, et je ne pus avoir les renseignements que j'étais venu chercher. Je poussai alors un peu plus loin et la Société Nautique de la Basse-Seine étant ouverte, le gardien présent me donna toutes les explications que je lui demandai, et me fit signer tout de suite ma demande d'admission. C'est ainsi que je commençai cette année-là à apprendre les premières notions du coup d'aviron, mais je fréquentais très peu le garage, à peine deux ou trois fois par mois, tout entier que j'étais aux courses de bicyclettes. Pourtant, tout de suite ce sport m'avait séduit, par la réelle difficulté que j'avais remarquée dans l'application du coup d'aviron et de la véritable étude qu'il fallait faire pour arriver à bien ramer. Je souhaitais alors, moi novice, de devenir un bon rameur et, dès l'année suivante, en 1905, quoique n'abandonnant pas complètement la bicyclette, je fréquentais assidument la rivière. Je fis du skiff, et mes premières courses où l'équilibre me faisait quelque peu défaut, amusaient beaucoup mes camarades. Je compris alors que pour réussir dans un sport, il faut s'y adonner entièrement ; et je renonçai à la bicyclette.

Mes progrès furent assez rapides. Le jour des championnats de Paris arriva enfin, et je décidai de m'engager. Il y avait en compétition un rameur de Soissons, champion de France de l'année précédente, un rameur du Cercle Nautique de France, ancien champion, qui portait un grand nom dans l'aviron, un rameur du Rowing-Club de Paris, et moi-même, de la Basse-Seine. Personne ne faisait attention à moi. Pour tous j'étais un simple figurant, et tous venaient voir la lutte entre l'ancien champion et celui en titre. Ils étaient remontés tous trois au départ, et le rameur du Rowing-Club, qui n'avait aucune prétention dans la lutte, me voyant arriver pour me mettre en ligne, dit en plaisantant : « Ah ! tant mieux, comme cela je ne serai pas le dernier. » Moi-même je n'avais aucune prétention, me sachant seulement en bonne condition, et disposé à lutter de toutes mes forces, pour tâcher de perdre le moins de distance possible sur mes adversaires. Dès le signal du départ, je pris la tête d'une bonne longueur de bateau, et la conservai jusqu'à mi-parcours ; à ce moment, les deux champions, qui luttaient bord à bord, se rapprochaient un peu de moi et, aux deux tiers du parcours, nous étions à peu près sur la même ligne. J'étais étonné moi-même de ce résultat, persuadé à ce moment que malgré mes efforts je serais passé sur la fin. Pourtant, je ne voulais me rendre qu'à bout de forces, et, rassemblant toute mon énergie, encouragé par les rameurs de la Basse-Seine qui criaient sur la berge, je fis un suprême effort, et j'eus la joie de voir l'un après l'autre mes deux adversaires s'arrêter exténués à 50 et 20 mètres de l'arrivée, me laissant terminer seul. Je n'en revenais pas et les clameurs de la berge me firent comprendre que j'étais champion de Paris. Le dimanche suivant, je gagnais le championnat de France, que je conservais huit années consécutives et, dans l'intervalle, quatre fois le championnat d'Europe. Mais quand on me parle d'aviron, c'est surtout à ce premier championnat que mes souvenirs se rapportent, car il fut pour moi le plus émotionnant, et le plus inattendu pour beaucoup de spectateurs, qui voyaient alors un débutant inconnu, champion de France.

G. DE LA PLANE.

OH ! c'est bien prosaïque l'histoire de l'émotion la plus parfaite de ma vie de golfeur. Elle n'a même pour ainsi dire rien à faire avec le jeu, mais elle a été provoquée par lui.

C'était l'an dernier, au mois de juillet, lors du championnat de France. J'avais, comme vous le savez, remporté de haute lutte ma première grande victoire, classant ainsi encore une fois, après mon ami Armand Massy, le golf Français à la place d'honneur. Après avoir comme d'usage reçu les compliments de chacun, au 18e trou, j'attendis avec mes camarades, la distribution des récompenses. J'étais tellement heureux que je ne pensais plus à rien, mais, lorsque vint le moment des discours et que je me rendis compte qu'il me faudrait en un petit speech, répondre aux louanges que l'on me décernait, je perdis absolument toute contenance, et c'est sous le coup de la plus grande émotion que je balbutiais quelques mots qui durent être parfaitement ridicules.

Ce souvenir extra-sportif revient toujours à ma mémoire, lorsqu on me parle de ma carrière, car c'est celui dont j'ai le plus honte. Comme émotion de jeu proprement dite, je n'en ai pas, parce que j'en ai trop. Toutes les parties en procurent, tous les championnats en laissent.

A mon sens, la plus grosse, la plus belle est celle que donne une victoire difficilement remportée dans une importante compétition.

GASSIAT.

UN ACCIDENT D'ALFRED LEBLANC

EN DISPUTANT, EN 1910, LA COUPE GORDON-BENNETT EN AMÉRIQUE, ALFRED LEBLANC FIT UNE CHUTE TERRIBLE, PAR SUITE D'UNE PANNE D'ESSENCE. ELLE FUT HEUREUSEMENT SANS CONSÉQUENCES GRAVES.

LOUIS BLÉRIOT APRÈS LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE

C'EST EN 1909, IL Y A QUATRE ANS SEULEMENT, QUE BLÉRIOT RÉUSSISSAIT LA GLORIEUSE TRAVERSÉE DE LA MANCHE QUE TOUS CONSIDÉRAIENT COMME UNE FOLIE IRRÉALISABLE. QUOIQUE BLESSÉ, IL PARTIT DES BARAQUES PRÈS DE CALAIS SUR SON MONOPLAN BLÉRIOT, ET ALLA ATTERRIR, 32 MINUTES PLUS TARD, SUR LA PLAGE DE DOUVRES.

LES COUPS D'AILES CÉLÈBRES

PAR

JACQUES MORTANE

ENUMÉRER les coups d'ailes célèbres ? Mais ils sont trop ! Comment pourrai-je en faire une sélection ? Parler des uns en oubliant les autres ne serait-ce pas commettre la plus grossière injustice ? Non, on ne peut les passer en revue. Et pourquoi ne m'étendrais-je pas autant sur ceux du début, combien glorieux dans leur portée qui semble aujourd'hui enfantine, que sur ceux d'aujourd'hui pour qui les frontières et les mers ne constituent plus d'obstacles ? Oui, pourquoi ? La traversée de la Manche par Blériot n'était-elle pas aussi héroïque que celle de la Méditerranée par Roland Garros ? Le Circuit de l'Est d'Alfred Leblanc, aussi fantastique que le raid des capitales de Brindejonc des Moulinais ? Le premier kilomètre bouclé par Henry Farman, aussi vanté que la randonnée prodigieuse de Gilbert, volant de Paris au Nord de Stettin en 5 heures ? Tous ces hommes resteront égaux devant l'histoire et, pourtant, avec notre injustice coutumière nous avons tendance à oublier les premiers pour ne considérer que ceux d'aujourd'hui et à ne pas admirer ceux-ci comme ils le mériteraient parce qu'ils ont été précédés par ceux-là !

Soyons juste et reconnaissons que tous ceux qui se sont signalés dans l'aviation devraient être loués avec le même zèle, le même enthousiasme. Les espaces se sont agrandis en cinq ans, mais les dangers sont restés semblables. Fou était Louis Blériot, selon les profanes, lorsqu'il tenta la Manche ! Insensé était Roland Garros, selon les mêmes personnes, quand il s'élança au-dessus des flots méditerranéens ! Car si l'aviation a fait des progrès insoupçonnables, hélas ! l'opinion du public n'a pas changé et c'est à cause d'elle que ce sport admirable et si français qu'est le plus lourd que l'air est resté le domaine d'une élite, alors qu'il devrait être développé chaque jour de plus en plus dans la jeunesse. Les parents considèrent l'aéroplane comme un engin meurtrier, mais ils achètent des automobiles et des motocyclettes à leurs enfants ! Cette réflexion seule prouve combien sont nombreux encore ceux qui ont des yeux pour ne pas voir, un cerveau pour ne pas comprendre. Mais l'avion n'est dangereux que pour les imprudents et les ignorants. Les premiers sont obligés de faire de la voltige parce qu'ils sont professionnels et qu'ils exercent un métier. La mort est pour eux un risque comme pour ceux qui conduisent en course, qu'ils soient automobilistes, motocyclistes ou jockeys. Les seconds ont le tort de s'imaginer que le vol s'apprend sans travail. Regardez la liste des victimes ! Constatez que les champions y sont rares et pourtant quels dangers courent-ils quotidiennement ! Si l'on additionnait le nombre des kilomètres parcourus chaque jour en aéroplane et si on le rapprochait de celui des martyrs de l'air, les plus sceptiques deviendraient des convaincus et reconnaîtraient, qu'à tout prendre, l'aviation est sans conteste l'un des sports les moins meurtriers à l'heure actuelle.

Mais je m'écarte de mon sujet. Je ne le regrette point d'ailleurs ; je l'aborderai le plus tard possible et avec quelle crainte ! Quels coups d'ailes vais-je choisir et pourquoi les choisirai-je ? Il faut bien pourtant m'exécuter !

Je reprendrai l'histoire de l'aviation depuis ses débuts en France. Je rendrais tout d'abord hommage plein de respect au glorieux précurseur, à Ader, qui le premier au monde prouva qu'une machine plus lourde que l'air pouvait prendre son vol. Je noterai les fameuses expériences de Santos-Dumont, pionnier de l'aéroplane comme il le fut du dirigeable. Je rappellerai les premiers travaux des Voisin, des Blériot, des Farman. Et nous arriverons aux voyages ! A peine au sortir de l'aérodrome, nous allons enregistrer immédiatement des raids dont la seule pensée nous faisait rire aux larmes. La traversée de la Manche ? C'était folie ! Et Louis Blériot passa ! Londres-Manchester ? Quelle utopie ! Et Louis Paulhan réussit ! Comme tout cela nous semble loin lorsque nous étudions les exploits d'aujourd'hui ! C'était hier! L'idée de l'homme va aller moins vite encore que les ailes de nos oiseaux artificiels.

1910 ! Le Circuit de l'Est ! Une course par étapes, à jour fixe! Quelle dérision! Avant, on traitait de prétentieux ceux qui s'engageaient et chacun s'en allait chuchotant : « Ils s'engagent pour faire parler d'eux, mais ils ne partiront pas ! Comment voulez-vous qu'ils puissent boucler ce circuit ? » Ils partirent, et Alfred Leblanc, et Emile Aubrun, et Georges Legagneux revinrent à Paris! Le temps pourtant ne leur avait pas facilité la tâche. La victoire d'Alfred Leblanc restera historique, car ce fut la première remportée dans une vraie course d'aéroplanes.

Mais 1910 n'était qu'un prélude, 1911 nous réservait d'autres difficultés et devant aucune le Français n'eut à s'incliner en disant : « Je ne peux pas ! » Ce qu'on lui demandait semblait impossible, mais pour lui le mot impossible est rayé du dictionnaire. Que ce soit Paris-Madrid que remporte Jules Védrines devant Garros et Gibert, que ce soit Paris-Rome que s'attribue André Beaumont devant Garros, Frey et Vidart, que ce soit le Circuit Européen que gagne encore André Beaumont devant l'éternel second Garros et sept autres pilotes, que ce soit le Circuit Anglais des mille milles remporté toujours par André Beaumont devant Jules Védrines, les aviateurs Français se soumettent à toutes les conditions et soulèvent l'enthousiasme du monde entier. Et je ne parle pas des raids individuels, des voyages, des records. Ils sont légion !

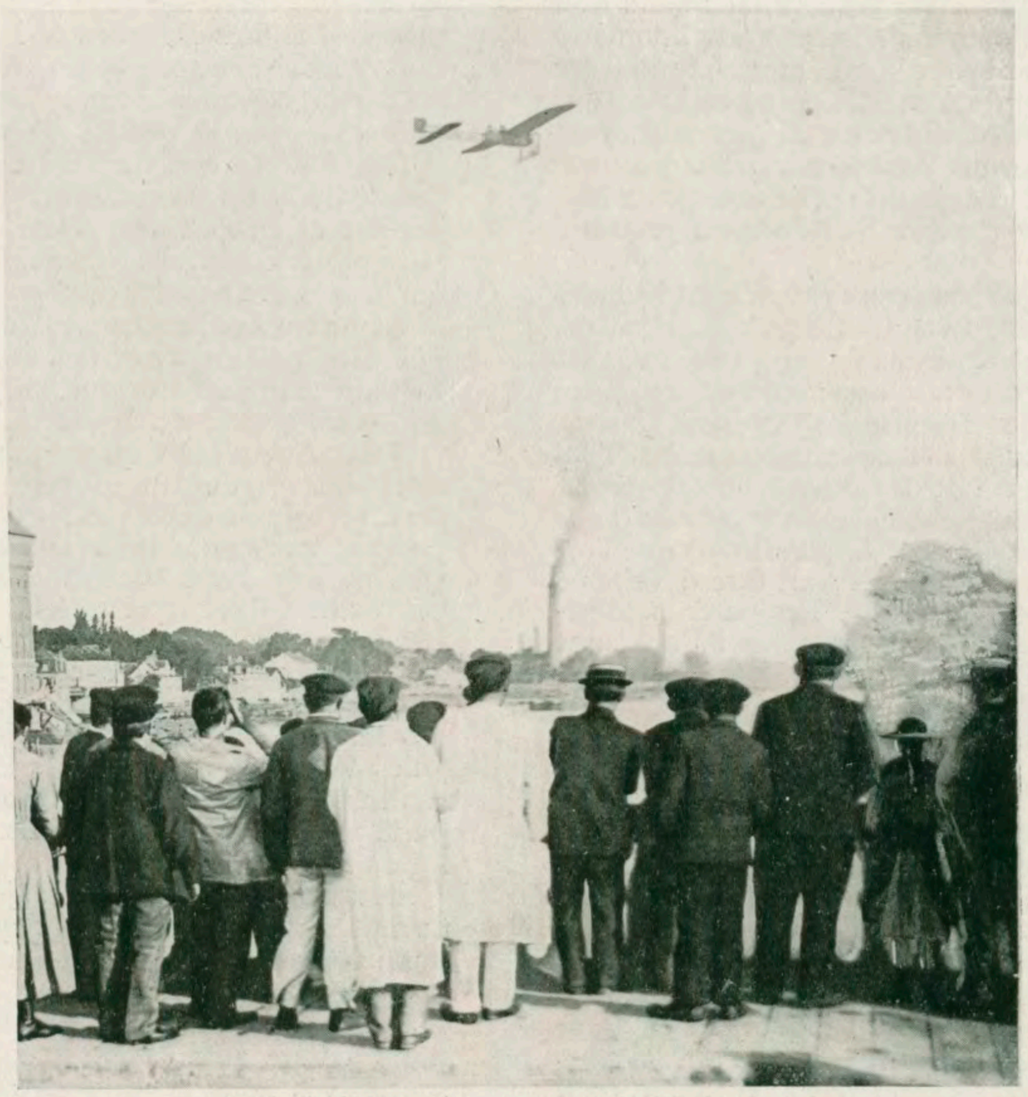
En 1912, les pilotes sont toujours là, mais les mécènes s'inclinent devant tant d'audace. Ceux qui étaient tentés de se tailler une publicité en exigeant des conditions irréalisables n'osent plus, sont pris de peur ! On ne sait jamais, avec ces diables d'hommes-oiseaux! L'argent ne récompense plus leurs efforts, mais ils sont toujours prêts à faire acte d'héroïsme, même pour rien, et les randonnées successives nous le prouvent. Une seule épreuve officielle cette fois : le Grand-Prix de l'Aéro-Club en Anjou, disputé en deux journées. Les trente-deux meilleurs aviateurs sont inscrits, mais le jour du départ, la tempête, l'orage, la pluie, le brouillard se disputent le ciel. Va-t-on partir ? Non, ce serait la mort ! Et pendant

ROLAND GARROS, LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE MÉDITERRANÉENNE

DEPUIS 1910, ROLAND GARROS EST SANS CESSE SUR LA BRÈCHE ET, A CHACUN DE SES VOLS, STUPÉFIE LA FOULE PAR L'AUDACE DE SES EXPLOITS. CETTE ANNÉE ENTRE AUTRES, IL A RÉUSSI, SUR SON MORANE-SAULNIER, LA TRAVERSÉE DE LA MER MÉDITERRANÉE SANS ESCALE ET LE VOYAGE MARSEILLE-PARIS D'UNE TRAITE. LUI AUSSI S'EST LAISSÉ TENTER PAR LE LOOPING THE LOOP.

que les autres discutent, un seul vient sur la ligne à l'heure fixée. Il monte dans son appareil et s'envole au signal du starter. Pendant toute la journée, il sèmera l'angoisse sur son parcours. Personne ne peut croire qu'il ne se tuera pas dans sa lutte sans merci contre les éléments. Et il tourne toujours. Chacun épie ses atterrissages, pensant qu'il va se briser sur le sol et s'écraser : rien, toutes ses descentes sont impeccables. Un seul homme donc a osé affronter l'espace déchaîné et a triomphé, un seul et c'est Roland Garros. Les coups d'ailes célèbres ? Mais ce sont tous ceux de ce jeune homme plus qu'oiseau qui, depuis quatre ans, soulève l'admiration aux quatre coins du monde.

Nous arrivons ainsi à 1913. Plus d'épreuves ! Une seule subsiste, la Coupe Pommery qui se dispute chaque semestre ! Pour 7.500 fr. au vainqueur, nous allons assister, alors, à la plus merveilleuse débauche d'énergie et de courage que l'on puisse concevoir. Entre le lever et le coucher du soleil, les pilotes vont se livrer des duels stupéfiants d'audace ! La France est trop petite, l'Allemagne trop proche, c'est jusqu'en Russie que vont aller les braves Français. C'est ainsi que, dans un jour d'ouragan, Brindejonc des Moulinais prit son chocolat chez Morane-Saulnier à Villacoublay, déjeuna à Berlin et dîna à Varsovie. C'est ainsi que Gilbert, par deux fois, se rendit de Paris en Espagne sans escale, qu'à deux reprises en un mois, Letort vola d'une traite de Paris à Berlin et qu'Augustin Séguin imita son exemple quelques jours après. C'est ainsi que dans la Coupe Gordon-Bennett, Prévost dépassa les 200 kilomètres dans l'heure. C'est ainsi, enfin, que Gilbert, toujours sur la brèche, et jamais récompensé, hélas ! eut l'audace de s'envoler sur un 160-chevaux pour tenter de totaliser les mille kilomètres en ligne droite en moins de 5 heures. Il n'y réussit pas, mais avec le crochet que la Baltique l'a obligé de faire, il a atteint 1.200 kilomètres sans escale en 5 h. 23. Et pendant ce temps, modestement, silencieusement, en Indo-Chine, un autre Français, Marc Pourpe, se couvrait de gloire, prouvant que rien ne pouvait arrêter les êtres décidés, les cerveaux élevés ; pendant dix mois, il accomplissait des merveilles au-dessus de pays où la moindre panne aurait été pour lui un arrêt de mort, car il ne faisait que des voyages, et quels voyages ! Vous vouliez des coups d'ailes célèbres ? Je crois que vous n'avez que l'embarras du choix !



LEBLANC DANS LE CIRCUIT DE L'EST

LE CIRCUIT DE L'EST EN 1910, ÉGALEMENT, SEMBLAIT IMPOSSIBLE. C'ÉTAIT LA PREMIÈRE GRANDE COURSE D'AÉROPLANES. ALFRED LEBLANC, SUR SON MONOPLAN BLÉRIOT, GAGNA CETTE ÉPREUVE HISTORIQUE.

Mais il en est un que je réserve pour la fin et qui servira de bouquet à ce feu d'artifices d'héroïsme ! Je veux parler de l'exploit grandiose, majestueux, fantastique de Roland Garros, si souvent nommé déjà, osant traverser la Méditerranée. Il fallait qu'il réussisse s'il ne voulait pas mourir ! Peu lui importait la mort : il voulait prouver ce que peut faire l'avion ! Il partit, il arriva. Les mots me manquent pour célébrer un tel acte, et cette seule phrase : *Garros a volé de Saint-Raphaël à Bizerte sans escale,* dispense de tout autre éloge ! Déjà, il avait maîtrisé une partie des flots Méditerranéens en se rendant de Tunis en Sardaigne ; déjà, Brindejonc des Moulinais avait fait 460 kilomètres au-dessus de la Baltique, mais aucun audacieux n'avait osé envisager la possibilité de réunir les deux continents d'un seul coup d'aile.

Et lorsqu'après avoir étudié le passé, nous songeons à l'avenir, nous en sommes réduits à nous avouer vaincus ! Que feront nos aéroplanes ? Nous ne pouvons plus nous l'imaginer ! Ils ont trop fait : Pégoud, Chevilliard et consorts ne volent plus que la tête en bas !

JACQUES MORTANE.

ALEXANDRE LEIN

ALEXANDRE LEIN EST LE PLUS BEAU RAMEUR QU'ON AIT CONNU EN FRANCE. LA QUALITÉ SUPÉRIEURE DE SON STYLE EST RESTÉE LÉGENDAIRE DANS LE MONDE DU ROWING. DE SON TEMPS, ON DONNAIT COMME MODÈLE A TOUS LES JEUNES RAMEURS LE COUP D'AVIRON DE LEIN. ON EN ÉVOQUE ENCORE AUJOURD'HUI LE SOUVENIR.

LES COUPS D'AVIRON CÉLÈBRES

PAR

GEORGES LE ROY

Le rowing, comme tous les sports, a connu ses virtuoses, et leur manière de ramer — leur « style » — après avoir servi de modèle aux hommes de leur génération, est demeuré célèbre dans l'histoire de l'aviron. Ces sujets d'élite, exceptionnellement doués par la nature, et possédant au plus haut degré l'intelligence de leur sport, ont été rares. De leur temps, il en est qui les ont approchés, mais ne les ont point égalés. Firent-ils une carrière sans défaite ? Non. A l'heure du déclin, ils se virent quelquefois battus, mais on peut dire que leur défaillance s'est produite alors que fatigués, leur tâche sportive bien remplie, ils commencèrent à ne plus être eux-mêmes. Et le souvenir de leur admirable virtuosité s'est transmis de génération en génération.

Le plus célèbre coup d'aviron est, en France, celui d'Alexandre Lein. Ceux qui ont vécu à son époque n'en parlent qu'avec admiration. Quand ils ont dit «le style de Lein», ils ont tout dit. Et ce fut en vérité, un très grand artiste. Nul mieux que lui ne sut tirer — et avec quelle élégance ! — le maximum d'utilisation de son effort. Très chercheur, très observateur, il travaillait sans cesse à améliorer sa manière, et à tirer parti de tout ce qui pouvait avoir une influence sur sa vitesse : impeccabilité dans la façon de se diriger, utilisation des courants favorables, application rigoureuse des mouvements strictement utiles, partant grande sobriété de gestes; il était enfin parfait dans sa façon souple et puissante de lier les différentes phases du coup d'aviron, et d'en tirer le maximum de rendement au point de vue de la vitesse.

Elève de l'Ecole des Beaux-Arts, Lein, tout à la passion du rowing, abandonna ses aspirations premières et consacra son activité et sa science si profonde du coup d'aviron à la construction des bateaux. Ses succès dans les grands championnats ne se comptent plus.

Harry Searle, de qui les générations actuelles n'ont guère entendu parler, fut, de l'avis même de Lein, l'homme le plus vite qu'on ait connu. C'était un Australien, pays riche en bons rameurs. Alors que Lein resta toujours amateur, Harry Searle fit sa carrière dans le professionnalisme, tant dans son pays d'origine qu'en Angleterre. Il était merveilleux de légèreté et de souplesse, mais aux dires de ceux qui l'ont connu et qui avaient aussi, bien avant, vu ramer le célèbre Hanlon, il n'égalait pas, comme styliste, ce dernier. Hanlon, de Toronto (Canada) ramait du style le plus impressionnant qu'on ait vu en Angleterre et en Amérique. Son coup d'aviron, puissant et souple, était d'une remarquable élégance. Il était en pleine possession de ses moyens en 1877-78-79. La fortune lui ayant souri, il s'abandonna à une vie meilleure que celle de ses débuts. Sa qualité s'en ressentit, et il dut baisser pavillon devant William Beach, autre coup d'aviron célèbre. Les tenants de Beach prétendent même qu'il ramait mieux encore que Hanlon. Les partisans de ce dernier soutenaient le contraire. Au fond, les deux hommes étaient très près l'un de l'autre et tous deux scullers merveilleux.

GEORGES LE ROY.

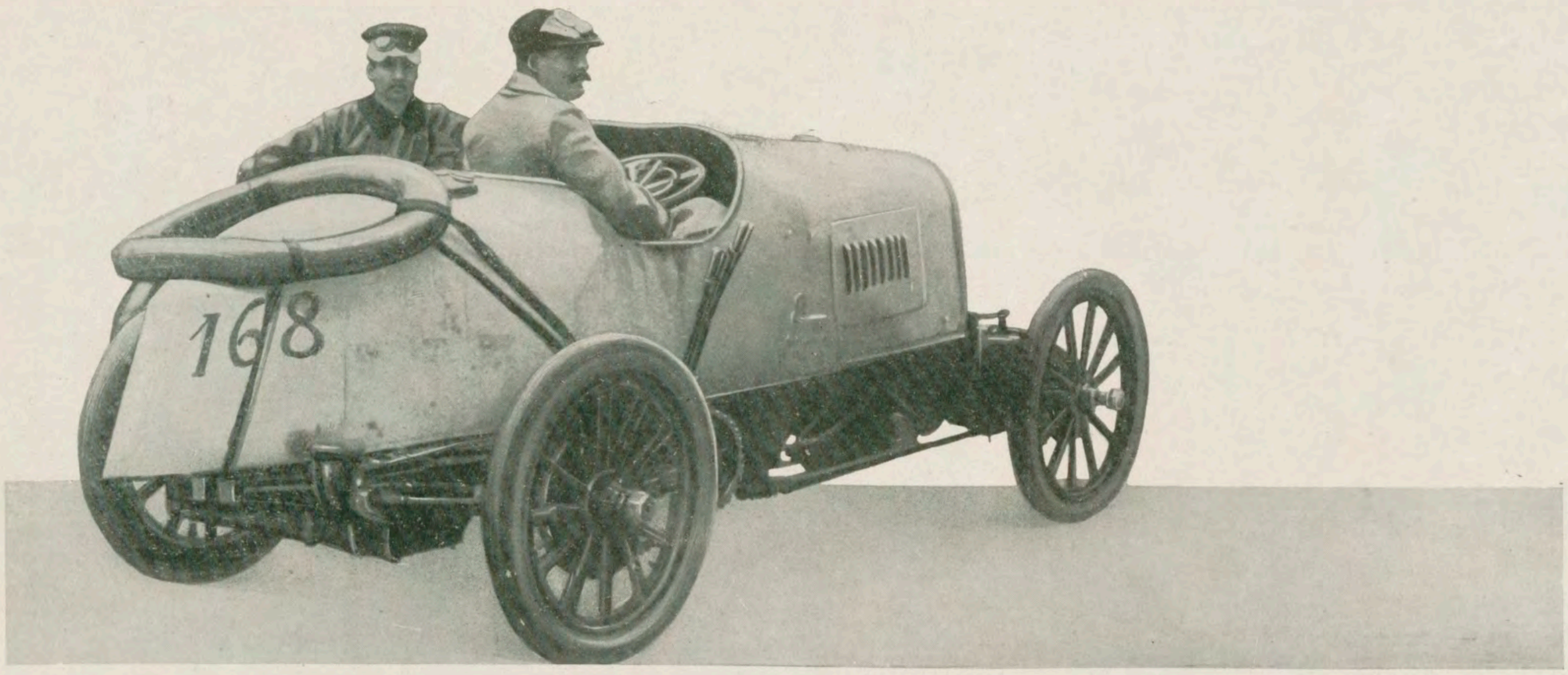
HANLON

LA CÉLÉBRITÉ D'HANLON, DE TORONTO, EST DEMEURÉE TRÈS GRANDE DANS LES PAYS ANGLO-SAXONS, ET LA DÉFAITE QUE LUI INFLIGEA W. BEACH N'A PAS FAIT OUBLIER LE STYLE PRESTIGIEUX DU CANADIEN.

(Composition inédite de Machefert.)

LA DERNIÈRE FOULÉE DU RECORD DE L'HEURE DE BOUIN

..... «LA DÉTONATION RETENTIT, J'ÉTAIS SUIVI PAR UN COUREUR CHARGÉ DE CONSTATER LA PLACE OU JE TERMINERAIS EN LAISSANT TOMBER UN PETIT DISQUE EN MÉTAL JE RASSEMBLAI TOUTE MON ÉNERGIE POUR M'ARRÊTER BRUSQUEMENT ET MARQUER AINSI DU TALON L'ENDROIT DE MON ULTIME EFFORT, POUR LA CONQUÊTE D'UN RECORD QUI M'AVAIT COUTÉ TANT DE TRAVAIL.....»



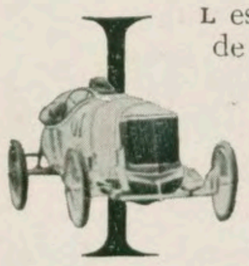
GABRIEL, VAINQUEUR DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DE LA COURSE PARIS-MADRID EN 1903

ON PEUT DIRE QUE GABRIEL FUT LE VAINQUEUR DE L'ÉPREUVE, PUISQU'IL FRANCHIT EN 5 H. 13 M. 33 S. LES 552 KILOMÈTRES QUI SÉPARENT PARIS DE BORDEAUX, LA PREMIÈRE ET SEULE ÉTAPE. ON SE SOUVIENT QU'A LA SUITE DE DRAMATIQUES ACCIDENTS SURVENUS DÈS LE DÉBUT, LA COURSE FUT INTERDITE PAR UN ARRÊTÉ MINISTÉRIEL.

LES COUPS DE VOLANT CÉLÈBRES

PAR

GEORGES PRADE



Il est assez difficile de faire, à propos des coups de volant, et même des coups de volant les plus illustres, autre chose qu'une histoire purement personnelle. La vitesse des voitures, et en même temps que leur vitesse leur facilité de conduite, leur sûreté d'évolution et d'arrêt, ont évolué avec une telle rapidité que ce qui paraissait émouvant, inouï, il y a quelques années, nous semble aujourd'hui bien banal. Il en est de même en aviation.

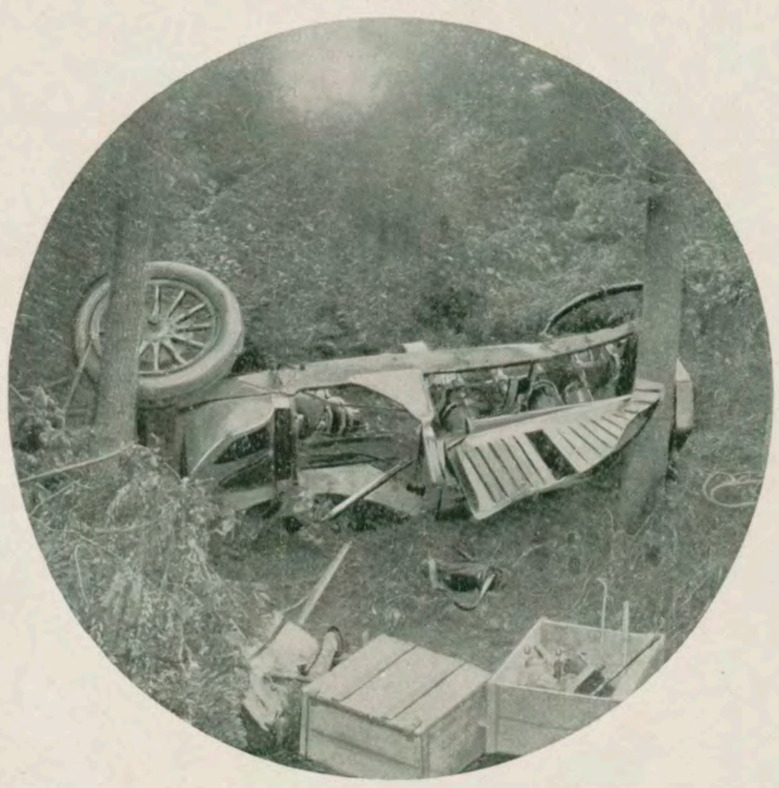
Je me souviens que dans une course Paris-Bordeaux, en 1898, nous vîmes Charron qui, dans la côte des *Oiseaux*, après Tours, lâcha des deux mains la direction, pour nous saluer. Nous fûmes foudroyés d'admiration : « Ce Charron, il n'y avait que lui décidément ! » Et le plus fort c'est qu'effectivement il n'y avait que lui qui osait faire cela. Aujourd'hui, nous songeons qu'il montait la côte à 25 kilomètres à l'heure environ !

L'année qui suivit, en 1899, une brave femme de Versailles, authentiquement cardiaque il est vrai, mourut de peur d'avoir vu les 12-HP traverser en vitesse la ville du Grand Roi. Toutes ces voitures-là marchaient comme on marche aujourd'hui dans l'Avenue du Bois de Boulogne, et les braves femmes, même cardiaques, ne tournent même plus la tête.

Je ne veux pas dire d'ailleurs qu'il n'y eut pas déjà du mérite à guider à ces allures, records de l'époque, les invraisemblables voitures d'alors. Ces monstres lourds, hauts sur roues, avec des petites roues devant, des roues gigantesques derrière, courtes, sans freins autres qu'un vague levier actionnant une couronne, avec des mâchoires revêtues de poils de chameau, étaient peut être plus difficiles à mener sur la route que nos voitures actuelles à 120 kilomètres à l'heure. Toutefois, ce n'est que vers 1899 qu'on fait de la vitesse réelle. Jusque là, la difficulté était plutôt de mener la voiture elle-même que de la mener vite. Cependant, j'ai souvenance de quelques randonnées en voiturettes Léon-Bollée qui ne le cédèrent en rien comme émotion au *looping* aérien lui-même. La Bollée était un charmant instrument à trois roues, deux en avant, directrices, une à l'arrière, motrice, qui se déplaçait quand on embrayait et toutes trois renversables. La direction consistait en un petit volant minuscule, effroyablement démultiplié, auquel on s'accrochait désespérément de la main droite, tandis que de la main gauche, recroquevillée sur elle-même, on tenait par en-dessous la poignée d'un levier, qu'on tournait en le déplaçant.

Le tout dérapait à la moindre flaque mouillée et s'offrait volontiers du 60 à l'heure. Ce fut avec ces engins que Bollée gagna le critérium des motocyles, les premiers cent kilomètres en moins de deux heures. Mais le plus beau coup de volant que j'ai vu donner sur cet engin revient à Henri Fournier. Le futur vainqueur de Paris-Berlin se promenait au Bois dans la voiturette de René de Knyff. La fatalité voulut qu'il se rencontrât au croisement d'Armenonville, alors qu'il venait par la route de Bagatelle, avec une noce. Il manqua de très peu la mariée, mais réussit à tuer deux chevaux, ce qui lui valut trois mois de repos à la chambre. Voilà un premier beau coup de volant.

En 1899, les vitesses commencent à devenir impressionnantes, surtout sur les motocycles de course. Il y eut à ce moment-là, entre de Dion, Darracq, Gaillardet, Aster et Buchet, une véritable rivalité qui se traduisit par la création de tricycles pourvus à l'arrière d'engins bizarres, à l'aspect des percolateurs dans les bars populaires. C'étaient des moteurs monocylindriques. On s'accroupissait sur le tricycle, on tournait les jambes avec frénésie, trois camarades vous poussaient. Il s'échappait du percolateur en question une suite de borborygmes inarticulés. Le cavalier avait la sensation d'une série de gigantesques coups de pieds au derrière, saccadés et puissants dont chacun l'aurait projeté à trente mètres. On avançait comme cela sur la route, ayant



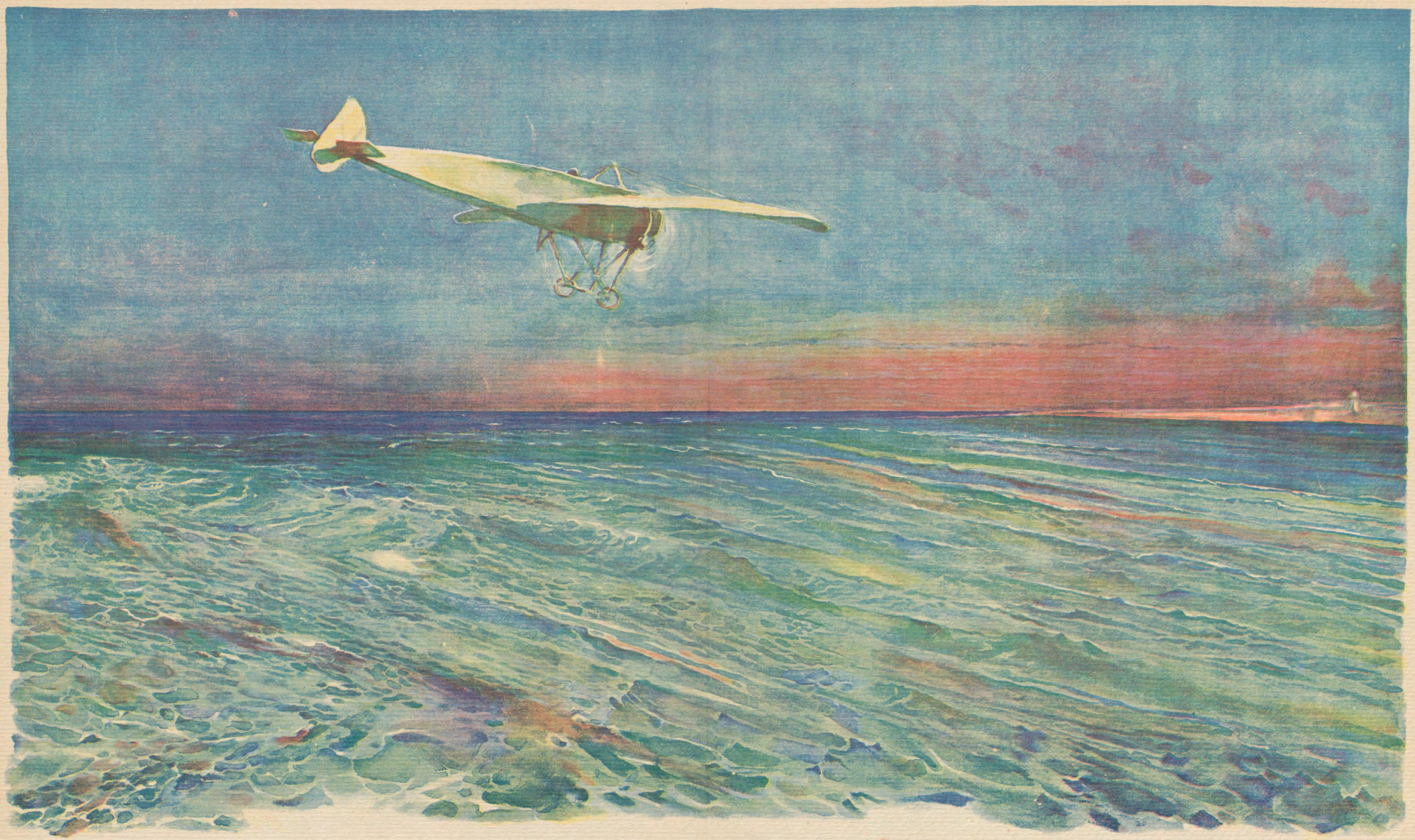
UNE CHUTE FAMEUSE DANS LE CIRCUIT D'AUVERGNE 1905

CE FUT CELLE DE LA VOITURE D'HENRI FARMAN QUI, SORTANT DE LA ROUTE, ALLA ROULER AU FOND DU RAVIN DE PAYAT, OU ON LA RETROUVA LE LENDEMAIN.

(Composition inédite de Machefert)

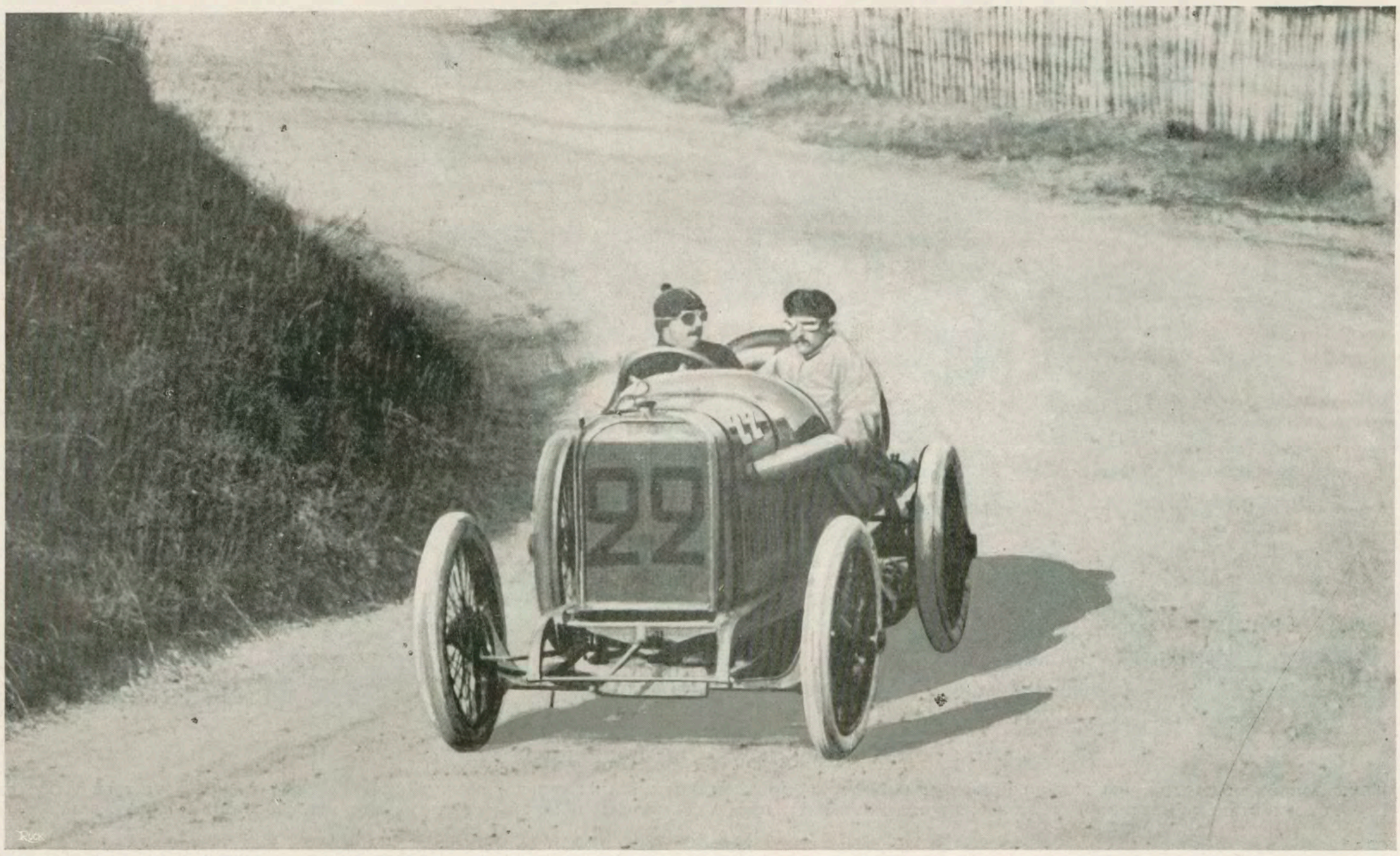
Un Grand match d'association : Red-Star contre Tottenham Hotspurs

(4 MAI 1913.)



Garros traverse la Méditerranée

25 SEPTEMBRE 1913



BOILLOT AU VIRAGE DE LONDINIÈRES EN 1912

GEORGES BOILLOT RÉUSSIT, EN 1912, A FAIRE TRIOMPHER A NOUVEAU LES COULEURS FRANÇAISES DANS LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE QUI, EN 1907, AVAIT ÉTÉ GAGNÉ PAR UN ITALIEN, ET EN 1908, PAR UN ALLEMAND.

comme moyen d'arrêt la poignée d'allumage, et deux malheureux freins à cuillère, dont on se servait pour ralentir, car si par malheur on avait arrêté, c'était la projection la tête en avant.

C'est là-dessus qu'on fit 90 kilomètres à l'heure de moyenne. Béconnais, qui se tua depuis en voiture, Osmont, Bardin, Teste, Marcellin, Barras, Renaux, l'aviateur Rigal furent les champions de ce sport bizarre qui laissa loin derrière lui les prouesses les plus fantastiques des conducteurs de voitures.

Vers 1900 la voiture atteint les premiers 100 kilomètres à l'heure. Dès 1899, dans leur duel célèbre, commencé sur la côte de Chanteloup et terminé dans le Parc d'Achères, le comte de Chasseloup-Laubat, aujourd'hui défunt, et Jenatzy, atteignent 100 et 104 kilomètres à l'heure. Au virage fameux de Chanteloup, Chasseloup-Laubat défonce une porte de ferme. L'année suivante, furieux de cet avantage, dans la première Coupe Gordon-Bennett, Jenatzy sur sa fameuse *Bolide* entrait victorieusement à l'intérieur de la boutique du marchand de vin qui fait l'angle de la route de Buc et de la rue des Chantiers à Versailles.

1901, la grande année de Paris-Berlin. Les coups de volants commencent à devenir rapides. Un des plus beaux appartient encore à Fournier, à l'arrivée à Aix-la-Chapelle. La foule se précipite devant la voiture pour porter l'homme en triomphe, impossiple d'éviter, Fournier met les mains sur ses yeux et rentre dedans, miracle, personne n'est accroché. Il fut un peu plus heureux le lendemain. En arrivant à Dusseldorf, il courait après Girardot qui venait de le passer pendant qu'il réparait un pneu. Cette fois il tient Girardot, il le passe en pleine poussière, il entrevoit vaguement la voiture. Tout à coup la poussière se dissipe, Girardot est passé en trombe. Il venait de s'arrêter au contrôle d'arrivée, et toute la foule se précipitant, Fournier eut la joie d'avoir cinq Allemands sur son capot. Ils n'étaient pas tout à fait morts, mais la police se chargea de les terminer et Fournier les vit disparaître sous les bottes, les semelles des *polizei-diener* de Dusseldorf.

Le cas de Chauchard à Berlin fut plus étrange. On le vit arriver sur l'hippodrome, et une fois la ligne d'arrivée franchie, se mettre à tourner en cercle, comme les moutons atteints du tournis. On s'écarta avec prudence en s'écriant « le pauvre garçon ». Son embrayage était grippé, il ne pouvait couper l'allumage, il n'avait plus de frein. Alors il avait fermé l'essence, et il tournait jusqu'à ce qu'il n'y en eut plus dans le carburateur.

Paris-Madrid en 1903 est hélas trop tragique pour permettre de pareilles plaisanteries. Mais un des plus beaux coups de volant y fut donné par le vainqueur Gabriel qui, partant de Paris, dépassa 90 voitures en 55 kilomètres à 99 de moyenne, sur route non gardée.

Dès lors les coups de volant célèbres se multiplient. A vrai dire et pour reprendre les conclusions d'une enquête célèbre, les courses d'automobile n'ont pas d'histoire. Il n'y a pas de coups de volant, le vainqueur est toujours celui qui a eu le moins à faire. Il lui arrive bien quelquefois de prendre des virages un peu vite, mais comme les autres, ni plus ni moins.

Quelquefois cependant c'est une nécessité. Au dernier circuit de Dieppe, Boillot, dût, par la nécessité même des choses, et à moins de perdre un temps qui eût pu lui coûter la course, prendre en grande vitesse le virage d'Eu à angle aigu, car si le moteur avait ralenti il n'aurait pas remonté la côte en quatrième, et il lui eut été impossible de changer de vitesse. Cette fois ce fut un coup de volant, au ras des barrières. Coup de volant qui rapporta 100.000 fr. à l'équipage. Mais de pareils faits sont rares. On pourrait surtout citer les coups de volants qui ont coûté la course. Là, on se trouve en présence d'une ample matière. Il y eut même, dans Paris-Vienne, un coup de volant du Baron de Caters qui coûta la course à Louis Renaux dont il vint défoncer l'arrière.

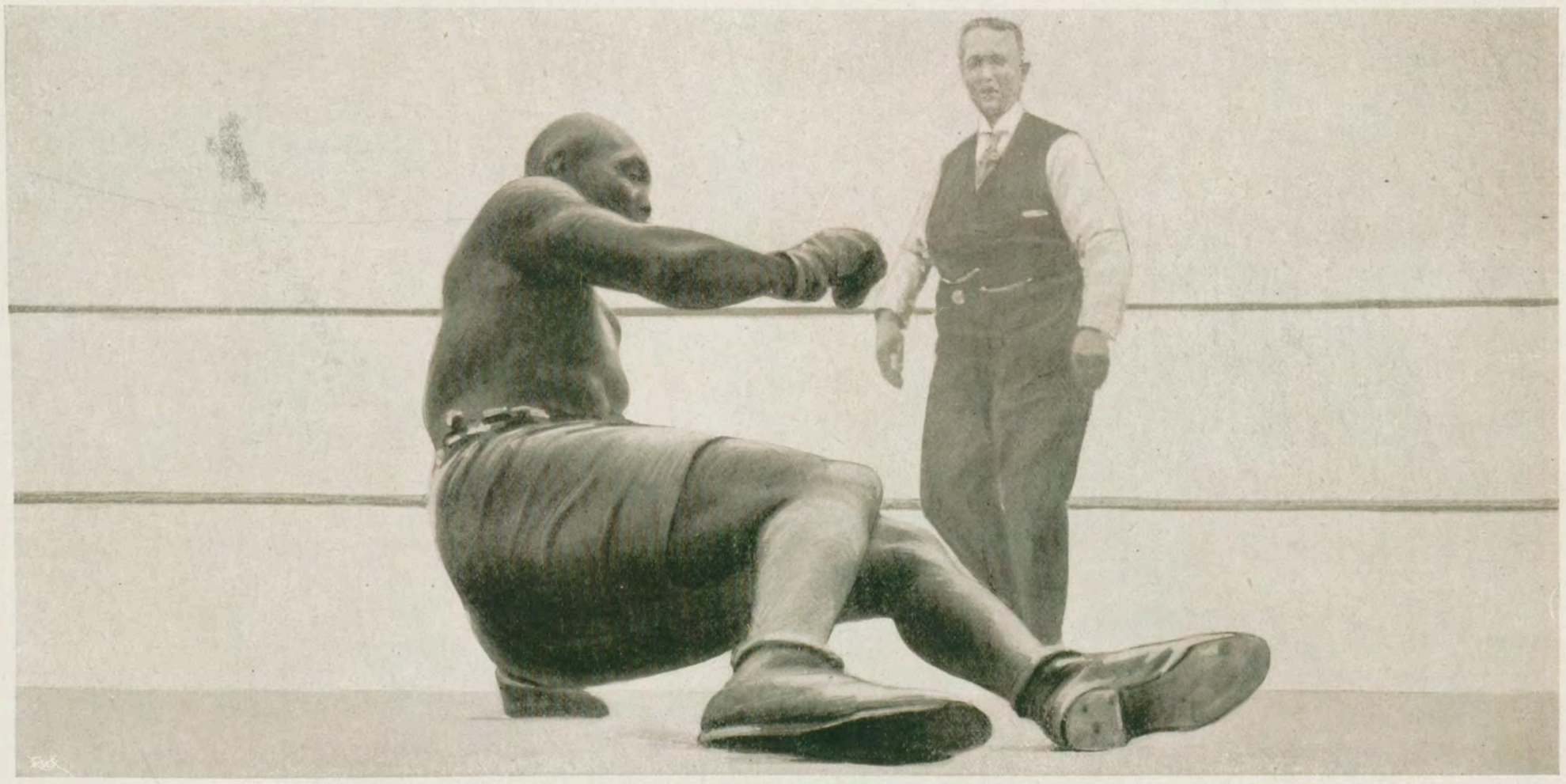
Il y eut aussi le coup de volant d'Edge, envoyant sa voiture dans les prés, lors de cette même course, où il disputait en même temps la Coupe Bennett. Les méchantes langues prétendent qu'Edge retira sa voiture avec l'aide de paysans, ce qui était interdit. Edge ne nia amais rien, il n'avoua jamais rien non plus. Il dit seulement : « Si j'ai fait une faute et qu'on la prouve, qu'on me punisse » On ne la prouva point, et comme de Knyff, seul survivant français, avait cassé son différentiel, la coupe sortit de France.

Parmi ces coups de volant, en dehors des barrières, citons celui de Henri Farman en 1905, dans la dernière Coupe Bennett, en Auvergne. Le futur aviateur se retrouva, déjà, dans les arbres, agréablement perché avec son mécanicien, tout en haut d'un ravin.

Aujourd'hui, le coup de volant même nerveux est devenu banal. Tous les dimanches, sur les routes, quelques apprentis champions mettent au point leurs voitures et leurs voyageurs.

Moins heureux que Charron en 1899, ce ne sont plus les spectateurs ce sont les voyageurs dont ils viennent à bout, en suppléant à l'insuffisance des crises cardiaques par quelques contacts répétés avec le sol. Mais tout augmente, tout se vulgarise. Jadis c'était la gloire, aujourd'hui, même en se tuant, on a à peine droit aux faits-divers. Nous vivons dans une époque bien rude.

GEORGES PRADE.



LE KNOCK-DOWN DE JACK JOHNSON

L'EX-CHAMPION DU MONDE DES POIDS LOURDS, LE NÈGRE JACK JOHNSON, FUT MIS UNE SEULE FOIS KNOCK-DOWN PENDANT QU'IL DÉTINT LE TITRE. CE FUT PAR STANLEY KETCHEL, CHAMPION DES POIDS MOYENS, EN 1909, A COLMA. MAIS IL SE RELEVA ET AUSSITOT MIT KNOCK-OUT SON ADVERSAIRE.

LES KNOCK-OUT CÉLÈBRES

PAR

W. LEWIS

En jetant un coup d'œil sur l'histoire des knock-outeurs et des knock-out célèbres, on s'assure facilement qu'il y aurait un gros livre à écrire sur ce sujet, tant sont nombreuses les anecdotes, vraies ou fausses, qui se rapportent à ces drames du ring. Nous avons déjà abordé ce sujet à plusieurs reprises et, pour ne pas nous répéter, nous passerons en revue quelques-uns des virtuoses du poing d'aujourd'hui et de naguère.

Aujourd'hui, maintenant que Jack Johnson est rayé du pugilisme, le roi du knock-out est certainement le champion du monde des poids mi-lourds, Sam Langford. Ce nègre est prodigieux par la force et la précision qu'il met dans ses coups que l'on voit à peine arriver tant ils sont courts, rapides et précipités. Lorsqu'il knock-outa le poids très lourd Tony Ross, à New-York, il le fit par un hook du gauche à la mâchoire qui n'eut pas plus de cinq centimètres de portée.

Personne ne s'imaginait qu'à ce moment Sam Langford pouvait accomplir sa besogne destructrice. Il n'y eut pas plus de cinquante personnes qui virent venir cette attaque fatale. Tony Ross s'effondra au milieu de l'effarement de la salle entière ! Jusque-là, le vainqueur s'était contenté de bloquer les swings adverses et de sautiller en attendant l'ouverture possible. Quand il la trouva, il fit une feinte du droit, éleva rapidement sa main gauche, tourna son poignet et heurta le menton de Ross qui s'écroula comme une bûche !

Sam Langford mit hors de combat Philadelphia Jack O'Brien par un swing du gauche terriblement violent. O'Brien, qui se précipitait pour attaquer à ce moment, tomba en arrière sur les deux épaules, les bras en croix. Il avait été touché à la mâchoire juste au-dessous de l'oreille.

Jim Smith fut envoyé au pays des songes par un uppercut du droit : Sam Langford partit comme s'il voulait toucher la pointe de l'estomac et, au même instant, découvrant sa ruse, sauta pour augmenter la force du choc. Le coup arriva exactement sous la partie gauche de la mâchoire et Smith s'affaissa.

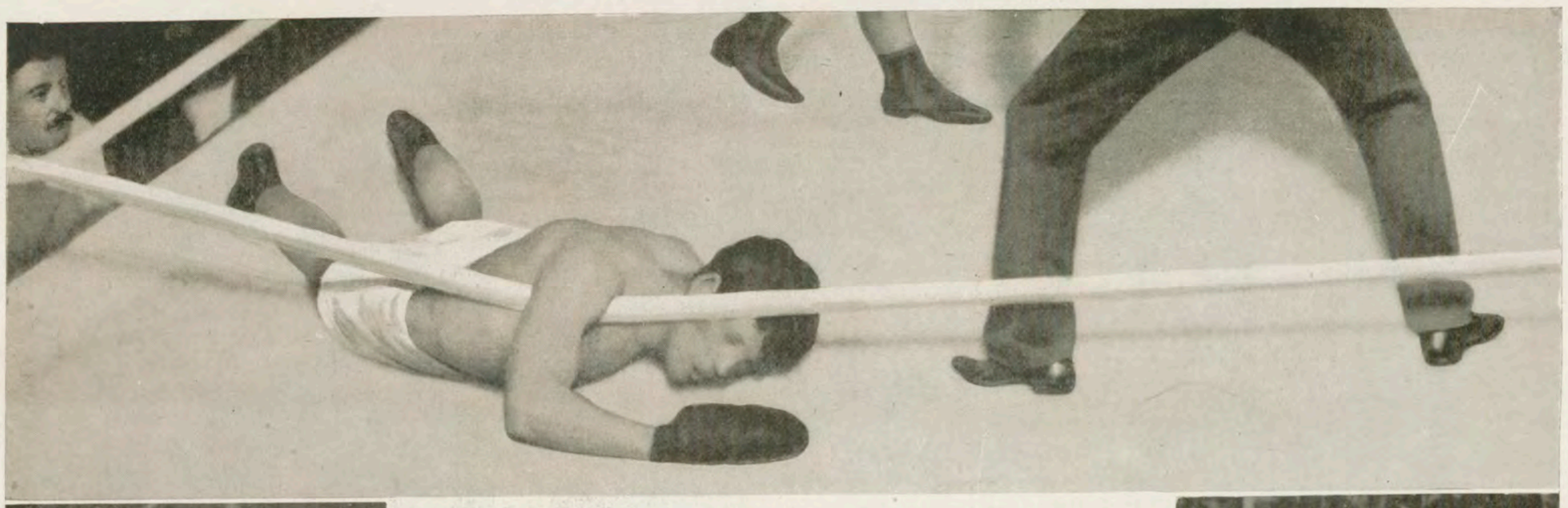
Ces quelques exemples prouvent d'abord la maëstria de celui qui, à l'heure actuelle, avec Joë Jeannette, est le plus redoutable prétendant au titre de champion du monde des poids lourds et indiquent les ressemblances qui existent entre le nègre et Robert Fitzsimmons.

Celui-ci dut la plus grande partie de ses succès à ce fait, qu'il pouvait délivrer ses knock-out sans recourir à de larges swings, venant d'on ne sait où pour aller où ils peuvent. Sam Langford et Fitzsimmons se distinguent des autres boxeurs par ces points communs : une méthode infiniment adroite et précise, des feintes décevantes, un jeu de jambes prodigieux et des rentrées d'une violence insoupçonnable. Lorsque Langford juge que le moment est venu de finir le combat, il attaque par des hooks et des uppercuts qui épuisent l'adversaire, puis le coup suprême arrive sûr, précis, comme un éclair. Il sait exactement où il doit frapper, quand il doit frapper et il le fait avec une force que sa structure justifie.

Nombreuses sont les compétences qui considèrent Sam Langford comme le plus terrible frappeur de notre époque, Jack Johnson compris. Et c'est cet honneur qu'autrefois revendiquait avec juste raison Robert Fitzsimmons. Celui-ci fut l'un des plus remarquables pugilistes qui aient démontré la valeur des petits hooks pour ainsi dire invisibles. Lorsqu'il vint d'Australie en Amérique, il y a quelque vingt ans, il fut surpris de constater que tous les boxeurs Américains ignoraient cette méthode. A cette époque, le roi du ring était John L. Sullivan et tous les pugilistes cherchaient à copier son style.

Or, Sullivan knock-outait presque tous ses adversaires et était considéré comme l'éternel vainqueur. Mais il « télégraphiait » ses coups, qu'il lançait étant bien confortablement installé sur ses pieds. Il faisait faire un large moulinet à son bras qui partait de derrière le corps pour arriver à la mâchoire de l'adversaire. Et pas un de ses rivaux ne semblait se douter qu'une semblable attaque pouvait être esquivée soit en bloquant, soit en se reculant.

Aussi, l'arrivée de Fitzsimmons provoqua-t-elle une véritable révolution ! Lorsque celui-ci battit Jack Dempsey par des coups donnés presque dans le corps à corps, les yeux des Américains s'ou-

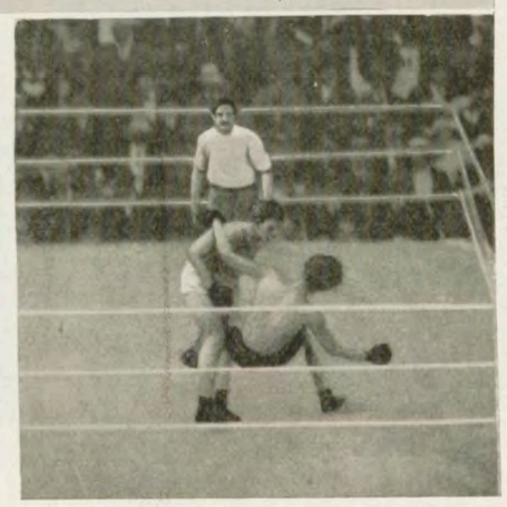


UN KNOCK-OUT DE WILLIE LEWIS

LE SEUL KNOCK-OUT DE WILLIE LEWIS A PARIS ! APRÈS UNE LUTTE SAUVAGE DE TROIS ROUNDS, BILLY PAPKE LE MIT HORS DE COMBAT.

UN SUCCÈS DE WALTER STANTON

TOMMY BURNS ARBITRANT, WALTER STANTON, QUI NOUS INITIA A LA MÉTHODE AMÉRICAINE, KNOCK-OUTE COSTELLO.



UNE VICTOIRE DE CARPENTIER

CARPENTIER MET KNOCK-OUT JIM SULLIVAN EN DEUX REPRISES ET DEVIENT CHAMPION D'EUROPE POIDS MOYENS.

vrirent avec stupéfaction. La surprise fut encore plus grande, le jour où il knock-outa Peter Maher, à Langtry (Texas) par un hook à la mâchoire qui ne couvrit pas plus de cinq centimètres entre son départ et son arrivée. De même, quand Fitzsimmons porta un gauche stupéfiant de force et de vitesse à l'estomac de Jim Corbett. Le coup avait été si rapide que la majorité des spectateurs crurent que le champion avait glissé à la sortie d'un clinch. Fitzsimmons battit Tom Sharkey par un petit uppercut à la mâchoire, Gus Ruhlin par un hook à l'estomac presque invisible. Mais lorsqu'il fut opposé à Jim Jeffries, celui-ci avait préparé un style spécial pour ne pas être victime de ces attaques extraordinaires, mais dévastatrices. Le gros chaudronnier adopta son fameux crouch et bloqua les attaques de Fitz avec son gauche.

Pendant huit rounds, Bob essaya vainement de passer un hook ou un uppercut. Voyant qu'il n'y pouvait réussir, il employa alors des swings furieux et l'un d'eux atteignit avec une telle violence la tête de Jeffries que celui-ci se précipita vers son coin croyant avoir entendu le gong retentir.

Jeffries était un terrible frappeur lui aussi ! Il knock-outa Jim Corbett avec un hook du gauche d'une rapidité rare.

Corbett avait été projeté dans les cordes et, au moment où, rebondissant il revenait en avant, il fut cueilli par un petit hook de Jeffries à la mâchoire. Ce coup était sec et le champion y avait mis toute sa puissance.

Kid Mac Coy possédait l'art de porter ses coups avec une virtuosité et une malice incomparables. Son attaque favorite consistait dans un jab ou hook du gauche et en même temps il tournait son poing sur la partie atteinte. C'était le «corkscrew » ou coup en tire-bouchon, inventé par lui. Et chaque fois que Mac Coy touchait un adversaire, le sang apparaissait aussitôt, la peau étant coupée, à tel point que certains étaient convaincus qu'il enduisait ses gants d'une substance qui lui permettait d'obtenir ce résultat.

Le regretté George Dixon, qui fut pendant plus de douze ans champion des poids plumes, avait un style particulier. Il attaquait sans cesse du gauche à la tête et au corps, suivant avec son droit. C'est lui qui fut l'inventeur du « une, deux » que j'employai tant de fois utilement et efficacement.

Joë Gans avait ceci de remarquable que, quelle que fût la méthode de son adversaire, il adaptait aussitôt la sienne à celle de son rival. Son jeu de jambes, ses uppercuts puissants au corps ou ses directs à la mâchoire faisaient de lui l'homme le plus redoutable. Battling Nelson fut le premier à se couvrir et à employer le corps à corps. Il semblait lutter.

Il était batailleur, adroit, violent, mais il ne put jamais être comparé aux champions d'antan. Il se courbait, mettant son bras gauche devant la figure pour se protéger et conservant le droit pour combattre.

Il était très redoutable, mais ne fut pas un grand boxeur. Le plus scientifique à son poids est sans conteste Packey Mac Farland. C'est un grand boxeur. Il comprend le pugilisme et possède une habileté naturelle.

Il a un style splendide, de plus il est très puissant, très mobile et infiniment précis.

Son coup favori est un jab du gauche, qu'il porte soit en hook, soit en uppercut, et qui provoque généralement le knock-out. Son hook du droit est également violent, il ne l'emploie que dans les cas désespérés.

Mais il ne faut pas croire que Packey Mac Farland, que son poids seul empêche d'être champion du monde — trop lourd pour les poids légers, pas assez pour les mi-moyens — soit un knock-outeur. Certes, il endort souvent ses adversaires, pourtant il avoue lui-même qu'il n'a jamais recherché le knock-out. Il l'obtient accidentellement. « L'homme qui n'a qu'un but, dit-il, mettre ses rivaux hors de combat n'est plus un boxeur, mais une brute. Nous devons nous occuper seulement de faire de la belle escrime du poing et être assez sûrs de nous pour triompher par nos propres moyens, sans recourir à la violence factice et artificielle que constitue le knock-out. Le scientifique doit compter uniquement sur soi et ne pas rechercher le hasard qui lui permettra de prouver sa valeur ».

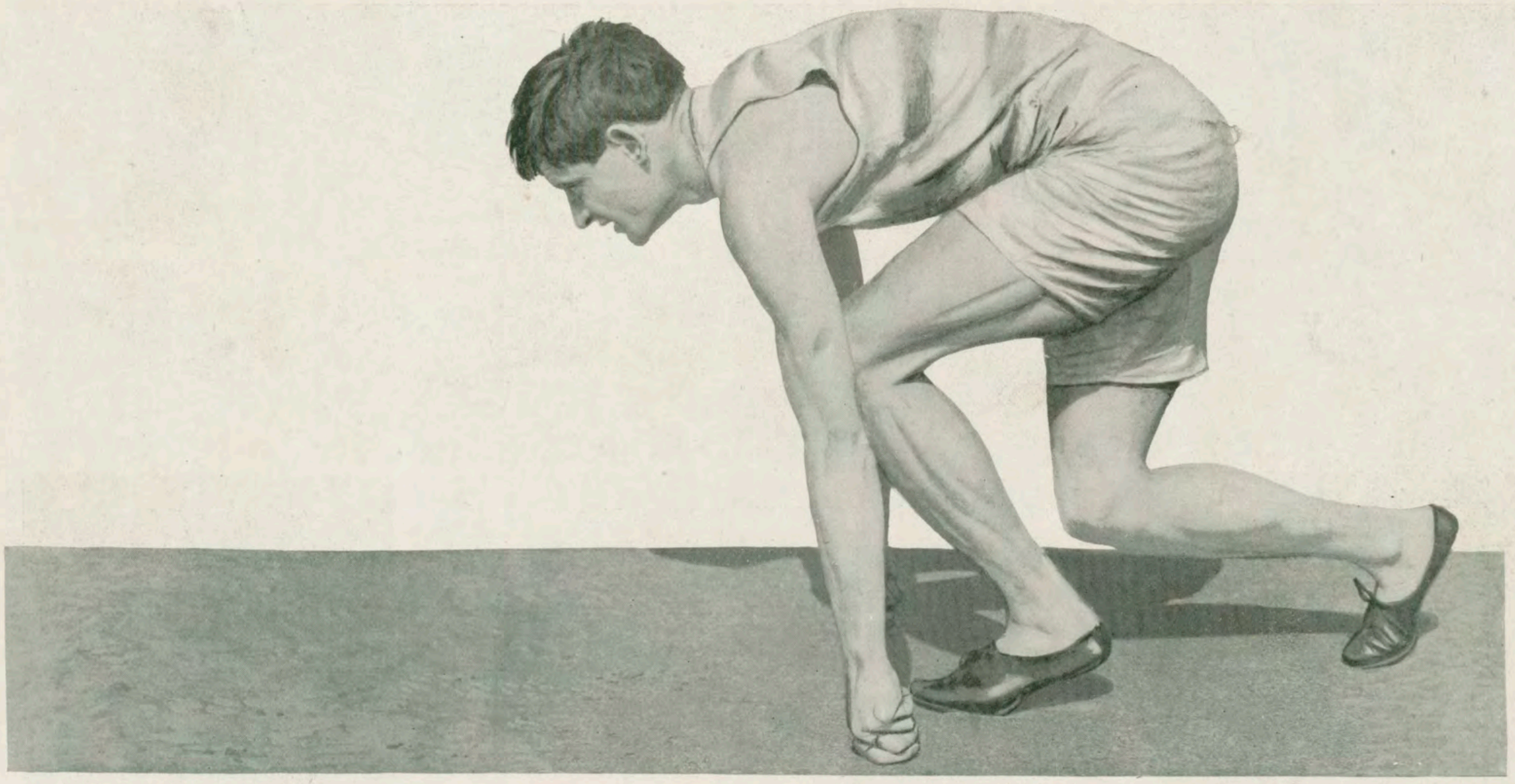
Jack Johnson enfin, puisqu'il faut bien parler de lui, emploie surtout des swings. Il donne toute sa force avec les épaules. Il knock-outa le malheureux disparu Stanley Ketchell, qui était un maître, avec un direct du droit à la mâchoire et mit en pièces Jeffries à Reno avec des coups de massue du gauche. S'il n'est pas parfait comme frappeur, il est certainement le meilleur clincher du monde. Il a d'ailleurs étudié longuement cette partie de la boxe. Enfin, il arrête les coups avec la main ouverte et la referme immédiatement pour rentrer.

Mais est-ce au présent qu'il faut parler de ce curieux nègre ? L'imparfait ne conviendrait-il pas à ce boxeur devenu danseur ?

WILLIE LEWIS.

LE POING DE SAM LANGFORD

SAM LANGFORD EST, A L'HEURE ACTUELLE, LE CHAMPION LE PLUS REDOUTABLE PAR LA VIOLENCE ET LA PRÉCISION DE SES ATTAQUES.



UN GRAND SPRINTER AMÉRICAIN, A.-F. DUFFEY

LE SPRINTER AMÉRICAIN, A.-F. DUFFEY, FUT L'UN DES PLUS REMARQUABLES COUREURS DE VITESSE DU MONDE ENTIER. C'EST LUI QUI, EN 1905, COUVRIT LES 50 YARDS SUR L'HERBE EN 5 SECONDES 2/5 ET LES 75 YARDS EN 7 SECONDES 3/5.

LES FOULÉES CÉLÈBRES

PAR

JEAN BOUIN

Le style et la foulée ont toujours joué un rôle prépondérant en courses à pied, et ont également été la préoccupation des sportsmen, qui croyaient voir en ces facteurs l'avenir d'un champion. Personnellement, je ne me suis jamais trop soucié de mon allure ni de mon pas, trouvant qu'il est préférable pour l'athlète d'être un peu moins élégant, mais surtout plus naturel; grâce à ce principe, on écarte les efforts inutiles.

Voyons parmi les principaux noms glorieux du sport pédestre, quelles étaient leurs manières de courir, ce qu'ils furent et comment ils se servaient de leurs foulées pour triompher.

Il est un coureur pour lequel mon admiration se transformerait facilement en vénération. Je veux parler d'Alfred Shrubb, ce nom, à lui tout seul, en dit plus long que tous les commentaires. Pour les enthousiastes de la course à pied, il rappelle une époque où on le comparait à un phénomène, auquel on ne pourrait trouver de successeurs et pourtant...

Il y a bientôt dix ans, lorsque je débutais, la *Vie au Grand Air* publia un hors-texte du grand champion anglais, le représentant vêtu de son maillot blanc orné de la rose d'Angleterre. A cette époque-là, il venait à peine d'essayer le record de l'heure et d'établir différents records sur les distances intermédiaires.

Dans le petit club que nous avions formé, nos réunions se déroulaient dans une salle où étaient déposés nos challenges, remportés au prix de combien d'efforts, et naturellement, pour accompagner ces trophées, des grands cadres remplis de photographies achevaient de décorer notre petit cercle. Dans l'un, celle de Shrubb, figurait au beau milieu et tout autour, tels des satellites entourant le soleil, le décorateur ou plutôt l'archiviste de notre groupement, avait placé les portraits des jeunes champions régionaux, je renonce à vous décrire quelle fut ma joie, lorsqu'à la suite de ma victoire dans le championnat du Littoral, je fus admis à figurer aux côtés du crack anglais.

L'ANGLAIS SHRUBB

A. SHRUBB FUT LE PLUS GRAND CHAMPION DE DEMI-FOND AMATEUR, AVANT BOUIN.

A dater de ce jour, je ne voulus à la tête de mon lit d'autres images que celle de Shrubb, et chaque fois que mes yeux se tournaient vers elle, je ressentais un frisson d'ambition me parcourir les veines, je voulais être champion comme lui, ses records me hantaient, mais à personne je n'aurais osé révéler mes désirs, craignant de passer pour présomptueux, car, dame, à cette époque qui aurait songé à vouloir s'attaquer à ces fantastiques performances, et ce n'est que plus tard, mais bien longtemps après, sur l'insistance de mes amis Jean Paillas et Arthur Gibassier, que je me suis décidé à tenter cette conquête.

Shrubb, courait d'une façon bien personnelle. Alors que les profanes, venant pour la première fois assister à une de ses courses, s'attendaient ou s'imaginaient le voir faire des bonds ou des foulées colossales, pour réaliser la vitesse qu'il atteignait, l'on était tout étonné de constater que ses foulées étaient rapides mais courtes, ses jambes semblaient raser le sol et son pied l'effleurer à peine. Le corps droit, le regard énergique et dur, les bras se balançant facilement, légèrement au-dessus de la ceinture, avec beaucoup d'aisance dans sa marche, telle était l'allure de ce véritable champion du monde.

L'on ne connaît guère de victoires remportées par Shrubb à l'emballage, elles étaient presque toutes gagnées de loin, aussi l'on ne peut guère parler de son sprint; toutefois, ses derniers quatre cents mètres étaient très vites, le tout était effectué avec une progression magnifique de régularité et c'était toujours en plein enlevage que le fil était souvent coupé victorieusement, par cet homme dont le palmarès des succès remportés, durant sa longue carrière, suffirait à remplir un volume.

Une performance fantastique, qui a résisté jusqu'à ce jour aux nombreux assauts que lui ont livrés les cracks américains, est celle établie par George sur le mille en 4 m. 12 s. 3/4, le 23 août 1883, à Lilliebridge (Angleterre).

Egalement de nationalité anglaise, George était, à l'encontre de Shrubb, puissant et bâti athlétiquement, sa foulée était longue et son allure donnait l'impression d'être poussée en force. Jus-

LE COUREUR DE MARATHON

L'INDIEN LONGBOAT, SPÉCIALISTE DES MARATHONS

UNE VICTOIRE DE A.-F. DUFFEY

A.-F. DUFFEY, QUE L'ON RECONNAIT A DROITE, AU MOMENT OU IL COUPE LE FIL DE L'ARRIVÉE, S'ATTRIBUE LE CHAMPIONNAT D'AMÉRIQUE INTERSCOLAIRE DES 100 M. DEVANT TOM RESBURY, EN 1902

THORPE, L'ATHLÈTE COMPLET

1er DU DÉCATHLON A L'OLYMPIADE DE 1912

qu'à ce jour, le meilleur temps se rapprochant de cet exploit est de 4 m. 15 s. 2/5 par J.-P. Jones, du Cornell Université, le 27 mai 1911.

Lors des Jeux Olympiques de Londres, j'ai assisté à la course du 1.500 mètres dont le grand favori était l'anglais Wilson qui, quelques jours auparavant, dans une éliminatoire servant à désigner les représentants de la Grande-Bretagne, avait couvert la distance en 3 m. 59 s., ce qui constituait le record du monde pour l'époque.

Le jour de la course arriva et Wilson prit le départ toujours grand favori; lorsque, dans le virage, il démarra et réussit ainsi à prendre quelques mètres à ses suivants immédiats, l'on crut qu'il allait gagner facilement, tant son allure était plaisante et sa facilité d'action déconcertante pour ses concurrents. Déjà, les supporters anglais exultaient, mais un homme aux muscles puissants et souples revenait rapidement derrière lui pour, finalement, arriver à sa hauteur, l'attaquer, le passer et triompher de deux ou trois mètres. Cet athlète qui avait si bien couru avec sa tête et ses jambes, n'était autre que Melvin Sheppard, le grand champion américain qui devait également remporter le 800 mètres sur l'Italien Lunghi.

Emilio Lunghi, né à Genève, est, à mon avis, un des athlètes qui, grâce à ses qualités naturelles, aurait pu être imbattable, malgré la grande valeur des compétiteurs de son époque, dans la spécialité du 800 mètres.

Sa vraie distance était le 600 mètres; grâce à ses foulées qui atteignaient près de 2 m. 40, aucun rival ne pouvait se placer dans son sillage sans être gêné et si son concurrent persistait, il en ressentait inévitablement un embarras dans l'action de ses propres foulées. L'Italien, tout au contraire, bénéficiait de ce double avantage; aussi partait-il presque toujours en tête. Ses derniers pas étaient fantastiques et si nous n'avons pas enregistré plus de succès à son actif, nous devons en trouver la cause dans l'irrégularité et la légèreté de son entraînement.

Ses débuts furent des victoires. Il étonna le public à Londres, ce qui lui valut des engagements en Amérique, et c'est dans ce pays qu'il eut l'occasion de battre plusieurs fois son vainqueur des Jeux Olympiques, ainsi que le record mondial du demi-mille (804 m. 5) dont il resta détenteur jusqu'à l'Olympiade de Stockholm.

Certains entraîneurs américains, et je partage volontiers leur opinion, ont écrit ou déclaré : « L'on naît champion et l'on devient phénomène ». Pour Emilio Lunghi, je déclare que lui, exceptionnellement, naquit phénomène.

Nous avons dit qu'un de ses vainqueurs et vaincus fut Melvin Sheppard. Mais, alors que l'Italien n'était plus que l'ombre de lui-même en Suède, pour l'Olympiade de 1912, l'Américain, tout au contraire, semblait avoir progressé. Quelques incompétences déclarèrent que celui qui avait remporté le 800 et le 1.500 à la quatrième Olympiade, n'était plus le même homme; le fait d'avancer une pareille appréciation constituait une grave erreur, dont on se rendra compte facilement en comparant les temps de 1912 avec ceux de 1908.

Le seul défaut que l'on pouvait lui reprocher fut celui de vouloir être trop gourmand en prenant part aux 400, 800, 1.500 et course relais, et, comme aux Jeux Olympiques, séries et finales se disputent à 24 heures d'intervalle, l'on put voir Sheppard courir tous les jours et certain mercredi deux fois.

Je citerai plus particulièrement sa course du 800 mètres, où il se classa 2e, derrière l'écolier Meredith. Tout le monde savait par avance que la victoire se disputerait entre l'universitaire et Sheppard, le vieux cheval de combat maintes fois éprouvé et qui courait autant avec la tête qu'avec les jambes.

Beaucoup avaient prononcé le nom de l'Allemand Braun et quelques parieurs le prenaient ou le donnaient; mais, si bon que fût cet homme, il n'était pas accoutumé à la grande vitesse et à la lutte depuis le start jusqu'à l'arrivée que les Américains livrent et offrent toujours à leurs adversaires continentaux, les mettant ainsi en déroute. Parmi les partants, figurait Davenport, également américain.

Dès le départ, Meredith prend la tête, Sheppard le suit dans la foulée. Le dernier tour arrive, la lutte est splendide et dépasse tout ce qu'on avait pu admirer dans un stade jusqu'alors. Pouce par pouce l'universitaire finit par gagner sur le précédent vainqueur, Davenport était troisième et Braun fut oublié dans la bagarre; il ne restait plus trace de son célèbre « finish ».

On enregistra deux nouveaux records mondiaux, le vainqueur ayant poursuivi son effort jusqu'au demi-mille.

Parmi les coureurs de haies, appelés plus couramment hurdlers, j'ai gardé une forte impression de Forrest Smithson, le vainqueur du 110 m. haies olympique de Londres; celui-ci n'est pas un inconnu pour les Parisiens, puisqu'il fit partie du team qui vint se faire applaudir à Paris au lendemain des Jeux. Son style était aussi élégant que puissant et, grâce à la vitesse de ses jambes, il savait s'assurer la victoire dans les tout derniers mètres, évitant ainsi de produire un effort inutile. Le détenteur actuel et vainqueur du championnat de Stockholm, F.-W. Kelly, n'a pas réussi à le faire oublier et l'on ne peut comparer sa victoire avec celle remportée par Smithson.

Une foulée qui restera célèbre fut celle avec laquelle Hannes Kolehmainen s'assura la victoire sur moi-même dans la course des 5.000 mètres.

Alors que d'après les compétences athlétiques, nous ressemblions à deux machines humaines, disputant le concours en dehors des autres concurrents qui étaient à près de deux tiers de tour de piste (384 m. 10) en arrière et que nos figures ou nos mouvements ne dénotaient pas la moindre fatigue, nous poursuivions notre ronde, la cloche résonna. Je ne voulais point laisser passer l'homme, mais malgré toute mon énergie et cette lutte acharnée où je dépensais sans compter mes forces physiques dans ce « rush » qui me paraissait interminable, je ne pouvais parvenir à lâcher mon concurrent, et ce n'est que dans les derniers mètres, que lui, plus tacticien ce jour-là, jetait son corps sur le fil d'arrivée, s'assurant ainsi, la victoire et l'un des records les plus difficiles à battre.

Le temps de 14 m. 36 s. 2/5, réalisé par le train que j'avais assuré de bout en bout, me permit d'entrevoir le record de l'heure et c'est seulement à dater de ce moment que je pus espérer une réussite dans mon futur essai.

JEAN BOUIN.

UNE GLOIRE DU PASSÉ

L'ANGLAIS W.-G. GEORGE QUI, ENTRE AUTRES RECORDS, S'ATTRIBUA, EN 1886, CELUI DU MILLE, EN 4 M. 12 S. 3/4

LE GRAND PRIX DE PARIS 1912

DANS LA FINALE DU GRAND PRIX DE PARIS DE 1912, HOURLIER ÉTAIT OPPOSÉ A FRIOL ET A POUCHOIS. SE MÉFIANT DU SPRINT FINAL DE FRIOL, HOURLIER PROFITA D'UN SUR-PLACE POUR DÉMARRER ET FAIRE UN TOUR COMPLET DE 500 MÈTRES EN PLEIN EMBALLAGE, CE QUI LUI VALUT LA VICTOIRE.

LES COUPS DE PÉDALES CÉLÈBRES

PAR

LUCIEN PETIT BRETON

DANS le cyclisme que d'exploits! Que de coureurs, au moment où la partie semblait perdue pour eux, retrouvèrent un sursaut d'énergie qui leur permit de revenir dans les dernières foulées pour battre sur le poteau l'adversaire qui triomphait aisément! Oui, mais il faut une excellente mémoire, il est nécessaire de faire repasser devant ses yeux comme un rapide cinématographe les courses les plus fameuses, les champions les plus célèbres. Et d'ailleurs, ce ne fut pas toujours dans les épreuves classiques que de semblables coups de pédales glorieux furent observés. Il est des compétitions obscures qui donnèrent lieu à de ces réveils inattendus, modifiant aussitôt un classement que d'aucuns croyaient acquis. Nous parlerons, naturellement, surtout de la piste, quoique la route nous ait fourni de nombreux exemples, mais ce sont les sprinters qui ont le plus de facilités, étant donnés la rapidité de leur effort et le parcours minime, pour changer ainsi la face des choses.

Cette étude nous permettra d'évoquer le souvenir des cracks du passé et de rappeler l'énergie de certaines des étoiles d'antan qui ne s'avouaient jamais vaincues, même lorsque la partie semblait désespérée. S'il fut un homme dont le coup de pédale restera à jamais célèbre et qui n'eut jamais cependant l'air de faire appel à ses suprêmes ressources, ce fut le grand Zimmerman. Quels que fussent les adversaires qui lui étaient opposés, il gagnait toujours avec aisance, sans donner l'impression de pousser. Lorsqu'il rencontra l'Anglais Edwards, le Yankee Volant remporta la première manche avec dix longueurs d'avance. Le malheureux Anglais, pour ne pas se rendre ridicule, alla même demander à son vainqueur de ne pas le battre d'aussi loin dans la seconde manche : sans démarrer, dans la dernière ligne droite, Zim décolla de deux mètres son adversaire qui n'avait jamais fourni un aussi violent effort. Dans le grand Handicap de la Seine, en 1894, Zimmerman gagna, battant en 2 m. 9 s. 1/5 le record français et finissant devant Jacquelin (60), Mercier (40) et Louvet (40).

Morin s'attribua plusieurs victoires grâce à sa persévérance et à son énergie. C'est ainsi qu'il triompha, en 1896, de l'Américain John S. Johnson, qu'on voulait présenter comme le rival direct de Zimmerman, mais qui ne pouvait lui être comparé. La première manche du match qui opposait cette importation à Morin, fut remportée par le Français facilement, mais la seconde faillit bien lui échapper. Johnson s'était en effet enfui au quart de mille, s'assurant 20 mètres d'avance. Tout autre que Morin se serait relevé, se réservant pour la belle. Mais le Français, levant les coudes dans un emballage désespéré, chercha à regagner le terrain perdu. Il remonta progressivement et à l'entrée de la ligne droite se trouvait sur son rival. Il se reposait alors une seconde et repartait. Johnson, épuisé, faiblissait et succombait d'une longueur. Jamais Morin ne fit une plus belle course.

Le premier match Morin-Jacquelin (1896) restera dans les annales du cyclisme comme l'exemple, non point d'un coup de pédale, mais plutôt d'un coup de tête célèbre. Après la première manche, gagnée d'un quart de roue par Morin, celui-ci ne voulut pas prendre le départ dans la seconde, sous prétexte que son rival s'amusait à le faire voyager. Enfin, après maintes instances et discussions, il consentait à partir, mais comble de malchance, à l'enlevage, une embardée, on ne sut jamais de quel coureur, projeta les deux hommes sur le sol, Morin, blessé à la cuisse, ne put se remettre en selle et, quoique la manche fut annoncée pour le dimanche suivant, il refusa de se représenter et pendant qu'on l'attendait au vélodrome de la Seine il courait aux Arts Libéraux.

Paul Bourrillon, qui fut sans doute notre meilleur et notre plus complet coureur de vitesse, eut, entre autres, une partie désespérée qu'il changea en succès. Ce n'était pas d'ailleurs dans l'une de ses plus importantes courses. Il était allé à Brighton disputer une course de 15 milles dans laquelle il était opposé à l'élite des coureurs anglais, parmi lesquels Jenkins, Gascoyne et Parlby, spécialistes réputés. Tous ses adversaires se liguèrent pour le battre : démarrages successifs, jusqu'à l'épuisement de ceux qui avaient été désignés pour rendre l'épreuve extrêmement dure, telle était la tactique employée. Bourrillon répondait à tous les appels, suivait tous les trains. Au dernier tour enfin, un coureur, peu connu d'ailleurs, et choisi justement parce qu'on pensait que le Français ne s'en méfierait point, s'élançait, s'assurait une forte avance et allait gagner lorsque Bourrillon, trouvant encore une source d'énergie dans ses muscles, démarrait, revenait progressivement et réussissait à prendre une roue sur son adversaire, juste sur la ligne.

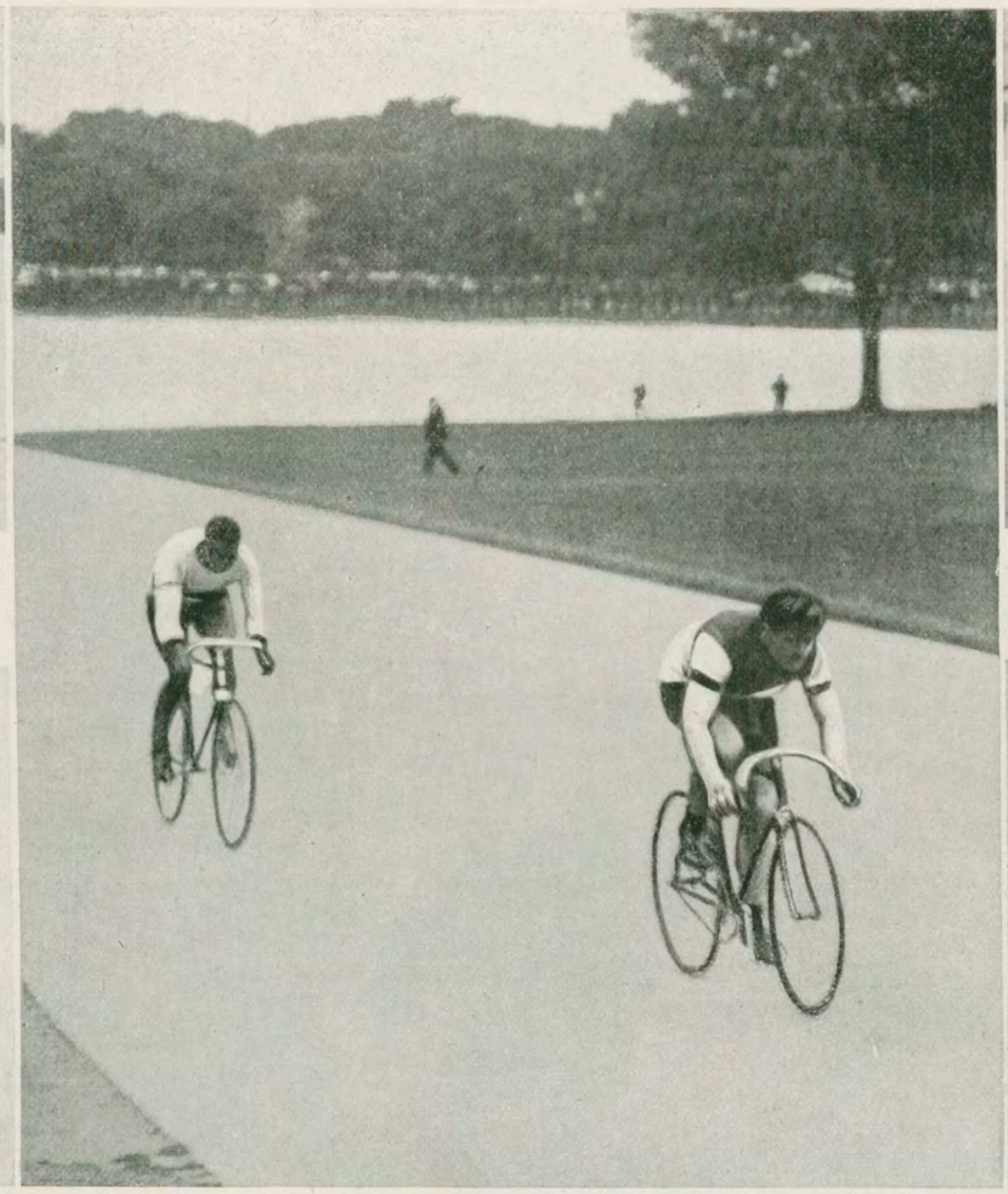
Jacquelin était aussi, et plus encore que les autres, un coureur à surprises. Avec lui, on ne pouvait jamais rien pronostiquer. Il y

FRANK KRAMER BAT LE RECORD DES 500 METRES DANS UN HANDICAP.

CE FUT POUR LA PREMIÈRE FOIS EN AVRIL 1905, QUE LE GRAND SPRINTER AMÉRICAIN, FRANK KRAMER, VINT EN FRANCE, PRÉCÉDÉ D'UNE RÉPUTATION CONSIDÉRABLE. DÈS SES DÉBUTS A PARIS, IL SE MAINTINT A LA HAUTEUR DE SA RENOMMÉE ET CONFIRMA HAUTEMENT SES ÉTONNANTES QUALITÉS DE VITESSE ET D'ÉNERGIE, DANS UN HANDICAP OU IL PARTAIT SCRATCH. IL TRIOMPHA, EN BATTANT LE RECORD DES 500 MÈTRES.

UN MAITRE DU DEMI-FOND

LE GALLOIS MICHAEL, QUI FUT CHAMPION DU MONDE DE DEMI-FOND, EN 1895.



LE VIRTUOSE CYCLISTE

ZIMMERMAN, L'AMÉRICAIN CONSIDÉRÉ COMME LE PLUS GRAND CHAMPION CYCLISTE.

LE CHAMPION AMÉRICAIN

L'AMÉRICAIN FRANK KRAMER, CHAMPION DU MONDE DE VITESSE EN 1912.

UNE RENCONTRE HISTORIQUE

LE NÈGRE MAJOR TAYLOR, QUI CONSTITUE AVEC ZIMMERMAN ET KRAMER LE GLORIEUX TRIO DES SPRINTERS AMÉRICAINS ILLUSTRES, FUT BATTU PAR JACQUELIN, EN 1901, POUR SES DÉBUTS EN FRANCE, MAIS PRIT BIENTOT SA REVANCHE.

LE CHAMPION DE 1913

L'ALLEMAND WALTER RUTT, CHAMPION DU MONDE DE VITESSE EN 1913.

avait autant de chances pour qu'il fût en pleine forme que pour qu'il n'existât pas. Ses réveils étaient prodigieux. En 1900, il paraissait en déclin. Lorsque furent disputées les séries du Grand Prix de Paris, on ne fut que relativement étonné de le voir battu dans sa série. Mais dans le repêchage, le populaire sprinter remportait une magnifique victoire, qu'il confirmait dans sa demi-finale et enfin dans la finale où il était déclaré vainqueur de l'Italien Momo que pourtant beaucoup avaient vu s'attribuer un léger avantage. Et ce succès inaugura pour Jacquelin, que l'on avait cru fini, une saison qui fut extraordinaire.

Que pourrais-je citer encore comme coup d'audace mémorable ? Je crois que le plus beau fut celui d'Hourlier, lorsqu'il gagna, en 1912, le Grand Prix de Paris. Démarrant à l'avant-dernier tour, couvrant les terribles 500 mètres de la Piste Municipale en plein emballage, semant ses adversaires et forçant même l'un d'eux à se relever, tel fut cet exploit qui datera dans les annales du cyclisme. Rutt le réédita dans le Grand Prix d'ouverture de cette année, au Palais des Sports, où il partit à toute allure deux tours avant la fin, ce qui faisait 500 mètres, mais 500 mètres bien moins durs que ceux de Vincennes. Pour accomplir de telles fantaisies, il faut être un athlète de grande classe et, à l'heure actuelle, quatre hommes seulement en sont capables : Kramer, Rutt, Hourlier et Ellegaard.

Il convient, dans une semblable revue des coups de pédales fameux, de rappeler au moins le souvenir de Major Taylor et de l'associer à celui de Kramer et d'Ellegaard. Mais nous ne pouvons citer des anecdotes à propos de chacun, un livre n'y suffirait pas. Reconnaissons seulement que si certains eurent parfois des sprints extraordinaires, ceux de ces trois hommes furent presque toujours éblouissants et je craindrais d'être injuste en parlant de l'un plutôt que d'un autre.

Il semblerait bizarre que moi, surtout routier, je ne parlasse pas des exploits de la route. Je considère que la plus angoissante partie se joua dans le Tour de France de 1910 entre Lapize et Faber. Durant tout le parcours, ce fut un duel acharné. Faber tenait d'abord la tête, puis Lapize revenait sur lui, réussissait à faire dead-heat et le passait. A Caen, au départ de la dernière étape, il avait 6 points d'avance. C'est dire que le moindre incident de course faisait perdre à Lapize le bénéfice de ses efforts et permettait à Faber de gagner. Or, l'incident redouté se produisit sous forme de crevaison de Lapize. Aussitôt, Faber s'envola, aidé d'ailleurs par ses camarades, heureux de faire perdre un quasi-débutant. Mais Lapize, avec un cœur admirable, ne se laissait pas abattre, réparait en vitesse, revenait merveilleusement, rejoignait le groupe et conservait quatre points d'avance sur Faber. Ce fut sans aucun doute le Tour de France le plus passionnant.

Naturellement, je suis amené à raconter des anecdotes personnelles. Si je ne le faisais pas, les gens impartiaux s'en étonneraient. Le faisant, les personnes bien intentionnées ne manqueront pas de dire que je veux me faire de la publicité. Tant pis ! J'ai conservé beaucoup moins de souvenirs des Tours de France que j'ai gagnés que de courses moins importantes. Je citerai surtout le Paris-Bruxelles que je remportai huit jours après ma victoire dans le Tour de Belgique. J'étais encore fatigué légèrement et ne m'étais pas entraîné. Jusqu'à la frontière, j'avais dû me cramponner avec anxiété pour ne pas abandonner, lorsque soudain, en arrivant sur le territoire belge, je ne sais pour quelle raison, je me sentis soudain des ailes. Dès lors, je marchai avec facilité, menant le train et très reposé, finissant devant Vanhouwaert. L'année dernière, je payais ce triomphe aisé, en me brisant la rotule à 500 mètres de l'arrivée ! Là encore, je n'avais que Vanhouwaert comme adversaire pour l'emballage final, car nous avions lâché tous les autres.

Enfin, comme course que je croyais bien perdue et que je m'attribuai, je rappellerai Paris-Tours. J'arrivais en même temps que Trousselier sur le vélodrome. Commettant une faute de tactique, j'emballais de trop loin et ralentissais à la sortie du virage où Trousselier me passait. Celui-ci croyait avoir course gagnée, mais je retrouvais encore des ressources suffisantes pour prolonger mon effort et dans une « crise », je réussissais à coiffer mon rival sur la ligne d'arrivée. On peut dire que je revenais de loin !

LUCIEN PETIT-BRETON.

J.-H. TAYLOR, UN DES CHAMPIONS DE GOLF D'ANGLETERRE.

J.-H. TAYLOR, QUATRE FOIS VAINQUEUR DANS L'OPEN CHAMPIONSHIP EST, AVEC L'ÉCOSSAIS JAMES BRAID ET HARRY VARDON, UN DES PLUS RÉPUTÉS CHAMPIONS D'OUTRE-MANCHE. DANS MAINTES COMPÉTITIONS, IL SE RENCONTRA AVEC NOS GRANDS JOUEURS FRANÇAIS, ARNAUD MASSY, LOUIS TELLIER, GASSIAT.

LES COUPS DE CLUB CÉLÈBRES

PAR

PIERRE GUYARD

Le golf est loin d'être un sport insipide et froid comme on le considère généralement. En dehors des compétitions, championnats ou tournois, où l'intérêt, la passion de la lutte atteint son plus haut point, il arrive assez fréquemment des coups extraordinaires. Certains même, par leur originalité, pourraient être vraiment mis au rang des curiosités.

Il y a quelques mois, M. Simpson, un golfeur anglais, rêva que jouant au golf, il faisait en un coup la distance qui sépare le 5e départ du 5e trou d'arrivée. Ce rêve ressemblait à nombre d'autres que ce même joueur avait dû faire, et à ceux qui occupent souvent la nuit de ces golfeurs passionnés qui, dans leurs songes, pulvérisent tous les records et battent tous les champions.

Il devait cependant prendre un relief inattendu, et trouver rang dans les annales sportives.

Le lendemain, M. Simpson, membre du Rocheford Hundred Club, alla pour disputer à Southend-on-Sea le Prix de Pâques du Club. La pluie tombait à torrents. Dans l'attente d'une éclaircie, les autres joueurs et lui restèrent au chalet du club, où, entre deux pipes, chacun raconta sa petite histoire. M. Simpson mit alors ses amis au courant de son rêve de la nuit précédente et chacun le plaisanta aimablement, en lui souhaitant que le rêve devint réalité.

La pluie ayant cessé, l'on commença à jouer. Au cinquième trou, M. Simpson envoya d'un seul coup sa balle à 150 m., et celle-ci continuant à rouler, vint se loger juste dans le trou !

A Carnoustie, en 1911, le Révérend Père A. R. Taylor, jouant sa balle du 13e départ, celle-ci rencontra celle d'un autre joueur qui venait de driver au 14e départ. Les balles se rencontrèrent tellement bien de face que chacune d'elles revint en arrière et retomba juste au point d'où elle était partie.

A Masden, dans une partie amicale, un joueur, dans une approche, vit avec stupéfaction sa balle rester à l'intérieur d'un cylindre de papier mâché qu'un cadet plein d'humour avait mis quelques instants auparavant sur la hampe du drapeau, fiché dans le trou.

LE RÊVE RÉALISÉ !

C'EST CELUI DU JOUEUR QUI, AYANT RÊVÉ QU'IL FAISAIT LE 5e TROU EN UN COUP, VIT LE LENDEMAIN SON RÊVE DEVENIR RÉALITÉ.

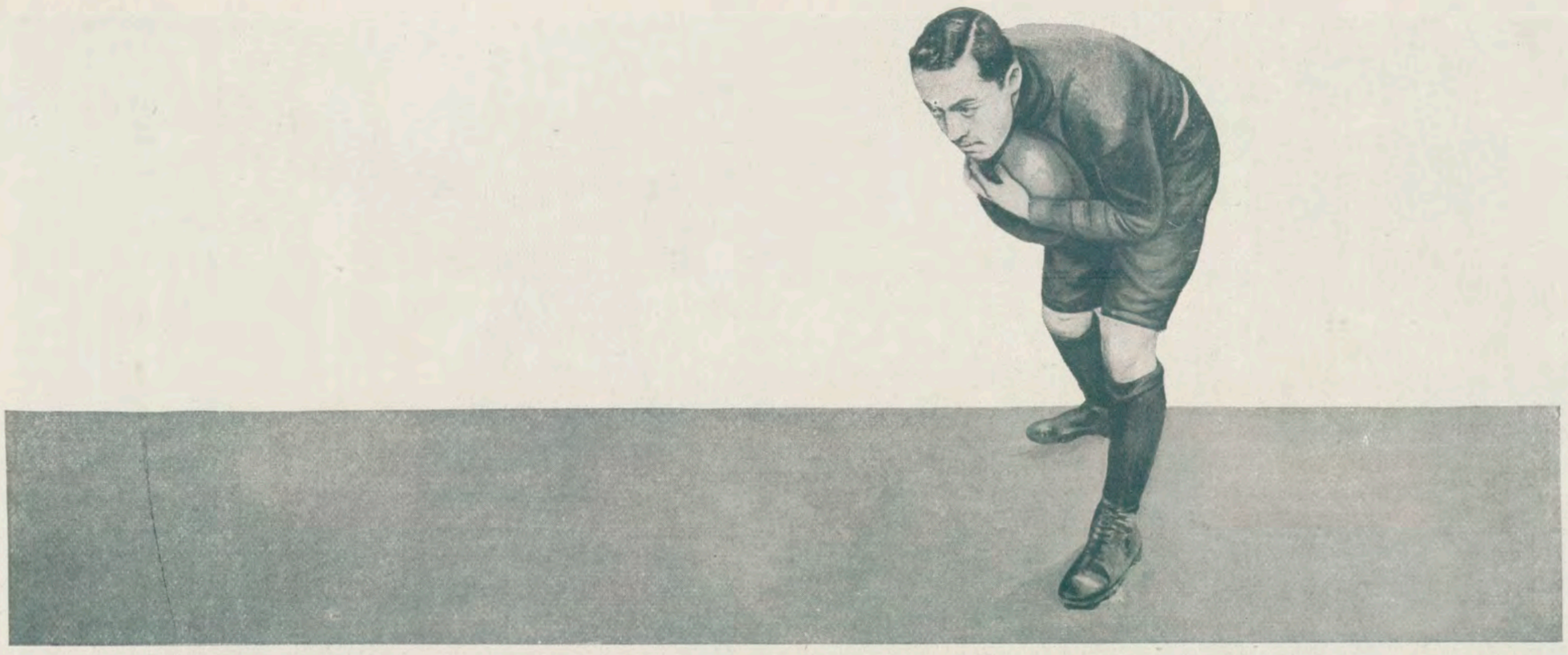
Plus près de nous, lors du match France-Amérique à La Boulie, Arnaud Massy, notre grand champion, logea sa balle dans la poche du gilet d'un spectateur qui ne s'était pas assez empressé, au commandement de « foce », de laisser le champ libre aux concurrents. Heureusement que le porteur de la balle la laissa choir à ses pieds, sans quoi Massy eut été bien embarrassé pour choisir la crosse qui lui eut permis de sortir d'une position aussi bizarre.

A Etretat, en août dernier, M. A. Lindebaum, jouant avec M. Mac Henna, brisa au départ du troisième trou un fil télégraphique situé à 50 mètres du tertre d'où il avait drivé sa balle. Quelques jours après, M. Lindebaum envoya à nouveau sa balle sur le fil télégraphique, mais cette fois, ce dernier, solidement réparé, résista au choc et coupa la balle en deux.

Lors du récent championnat d'Amérique où, l'on se souvient, M. Ouimet, un amateur, battit les meilleurs professionnels du monde entier, Vardon, le célèbre champion anglais, percha sa balle sur une autre balle égarée sur le parcours. Il dut la jouer de cette curieuse position, n'ayant pas le droit de toucher à cet obstacle imprévu d'un nouveau genre. Il s'en tira d'ailleurs superbement, comme bien vous le pensez.

Sur les links de Saint-Andrews, le parcours sacro-saint du golf, un joueur sortait sa balle de derrière le mur bien connu, par un coup de niblick. Il reçut aussitôt sa balle sur le front avec une force qu'il ne se doutait pas avoir mis dans son coup. Le bloc de gutta était allé donner contre le mur, puis, projeté en arrière, rencontrait la tête du golfeur encore penché sur son coup. Elle ne s'arrêta pas en aussi bon chemin et, repartant en avant avec une nouvelle trajectoire, elle vint tranquillement tomber sur le green et rouler jusque dans le trou.

PIERRE GUYARD.



COMMUNEAU, UNE DES GLOIRES DU RUGBY FRANÇAIS

COMMUNEAU, LE FAMEUX JOUEUR DE RUGBY, FUT LONGTEMPS CAPITAINE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE. IL Y JOUAIT AVANT DE TROISIÈME LIGNE, PLACE QU'IL TENAIT HABITUELLEMENT DANS L'ÉQUIPE DU STADE FRANÇAIS.

LES COUPS DE RUGBY CÉLÈBRES

PAR

JACQUES DEDET

Au fond des archives sportives de chaque pays, de chaque région, de chaque village où le football rugby est en honneur, se trouve tout un volumineux stock d'histoires sur les prouesses accomplies sur les grounds, depuis les temps les plus reculés. Le temps, là comme ailleurs, a grossi la valeur des exploits et enjolivé leur manière, et, les écoutant, chacun pourrait se plaindre de la déchéance des joueurs modernes devant des actions d'éclat aussi fameuses.

Il est difficile de démêler la part exacte de la vérité dans l'exposé de ces légendes, aussi ne peut-on baser sur elles un fondement bien sérieux; il en est néanmoins, dont beaucoup qui sont dignes de confiance ont été témoins oculaires et qui peuvent être assurées absolument authentiques.

Les joueurs qui, par leurs qualités physiques et leur position dans l'équipe sont le mieux placés pour accomplir des prouesses sont les trois-quarts ailes et les demis d'ouverture. Les premiers surtout sont une source intarissable d'exploits individuels, et beaucoup se rappellent encore quel boulet de canon était le fameux Thil, lorsqu'il jouait trois-quart aile dans l'équipe du Stade Bordelais, se souviennent des bonds fantastiques que faisait Laporte (Pascal) quand il était équipier du même club et n'ont pas oublié, certes, les luttes fameuses et farouches que se livraient lors des batailles Stade-Racing les deux ailiers Goudard et S. Cagninacci, Pujol (Toto) et ses coups de pieds fantastiques ; Klingelhœfer à l'allure souple, Guillaume Beaurin, agile et sûr, et, plus près de nous, Brossy de Lyon, Jauréguy, Labaste et tant d'autres.

Lesieur, à la course sèche et impressionnante. A Lyon dans une demi-finale du championnat de France il marque un essai en partant de ses vingt-deux mètres; au Parc des Princes, il arrache un essai à la dernière minute du jeu, par un déplacement de jeu de son arrière et annule ainsi un match gagné par l'adversaire ; au Pays de Galles, en pleine allure, il se heurte à Morgan et reste sur le carreau durant quelques minutes, alors que la France doit continuer à lutter sans lui.

Failliot, que tout le monde, à l'heure actuelle, connaît, et ses courses fantastiques. A Cork, dans le courant de la première mi-temps d'un match France-Irlande, il reçoit le ballon de son centre, du Souich, et va marquer, entre les poteaux de but des défenseurs de la Verte Erin un superbe essai dont la conversion donne cinq points à la France, qui termine la mi-temps avec le score 5 à 0. Avant cela, les essais qu'il réussit au cours du match France-Ecosse, semant ses adversaires ailes, bouleversant et donnant ainsi la victoire à l'équipe nationale. Quels souvenirs a dû laisser ce match dans l'esprit de tous les spectateurs! Que de péripéties! Le remplacement du demi d'ouverture titulaire par un jeune inconnu à Paris, Peyroutou ; l'absence, au dernier moment, du trois-quart centre Vareille, que l'on remplace par Franquenelle, pris sur la touche. Puis, toute la partie durant, les équipes se tenant de près ; l'essai de Peyroutou ; la France prenant la tête dix minutes avant la fin et se défendant avec rage jusqu'au coup de sifflet final pour garder le point d'avance si durement acquis, qui lui donne la victoire... la seule victoire qu'elle possède encore dans son histoire depuis le début des matches entre nations.

André, aux crochets larges, déconcertants pour l'adversaire, fantaisiste et effectif. Chacun a encore présent à la mémoire l'essai réussi par lui l'an dernier au Parc des Princes, contre l'équipe nationale du Pays de Galles, et la façon bizarre, soudaine, impromptue et somme toute merveilleuse, dont l'exploit fut accompli. Ce que l'on sait peut-être moins c'est la réussite qu'il obtint d'un but par un coup de pied d'envoi, à Colombes, lors d'un match de son club contre une équipe galloise.

Que de prouesses encore dans tous ces matches entre nations! Le dropped goal de Vareilles au pays de Galles, l'essai de Dufau contre l'Irlande à Paris ; la merveilleuse exhibition fournie par l'équipe d'Angleterre en 1912 durant les vingt premières minutes du jeu, les splendides feintes de Neale, les courses impressionnante de Birkett, la science de Coverdale. Notre défense remarquable au pays des mineurs en 1912 et la victoire morale remportée ce jour-là par la France en pays étranger. Et puis, malheureusement aussi, et plus fréquentes que nos exploits, les performances de nos adversaires, les deux défaites cuisantes d'Inverleith 1910 et 1912, celles de Cork 1911 et 1913 et par dessus tout la déroute de Twickenham 1911 due en grande partie à la vitesse de Roberts, et aux fameux coups de pied de Lambert.

On ne peut guère trouver en France de coups fameux accomplis par nos demis d'ouverture et seul, dans une équipe française, Taylor, dont on garde bonne mémoire, nous fit admirer un grand talent, notamment au cours d'un match que le Racing gagna de haute lutte sur son vieil adversaire le Stade. Trew est, je crois, le plus beau demi d'ouverture que nous vîmes en France, et je ne pense pas qu'il se soit jamais trouvé un joueur meilleur que lui, alors qu'il était en pleine jeunesse.

Que de matches dignes de souvenir viennent en foule!

Qui donc a oublié les mémorables parties fournies par les Coloniaux en France ; les exploits des Africains Joubert et de Villiers, lors du premier match; la victoire écrasante des Zélandais, et l'an dernier, à Bordeaux, la sévère défaite subie par la France malgré la belle exhibition fournie par la ligne d'avants française, ce jour-là. Au cours de ce match, D. Morkell réussit un but de la ligne des cinquante mètres après un merveilleux coup de pied.

Bancroff, l'arrière du Pays de Galles, fit souvent montre sur nos terrains de la force et de la précision invraisemblable de ses coups de pied ; Lloyd, le fameux demi d'ouverture de l'équipe nationale

UN COUP FRANC

CE DOCUMENT A ÉTÉ PRIS AU COURS DU MATCH QUI OPPOSAIT, EN FÉVRIER 1912, LE STADE FRANÇAIS AU CARDIFF FOOTBALL CLUB. L'ÉQUIPE DE CARDIFF TRIOMPHA PAR 19 POINTS A 3.

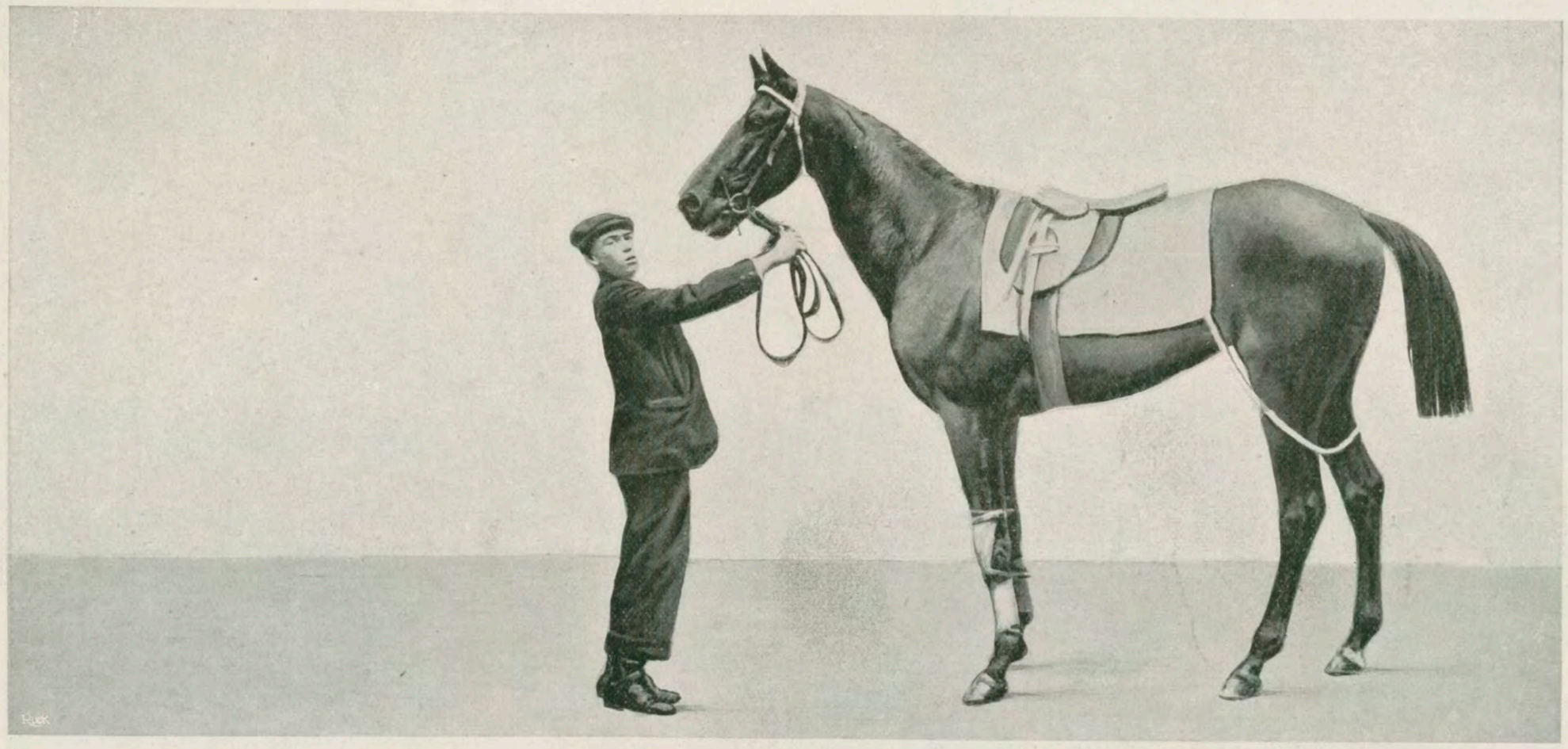
d'Irlande possède à l'heure actuelle le meilleur « Kick » et le plus effectif, le nombre de matches gagnés grâce au « coup de soulier » de ce joueur ne se comptent plus. D'autres coups de pied se distinguent par leur originalité et parmi ceux-ci le fameux « coup de pied de Lane » a la première place ; au temps en effet où ce joueur était le joueur que tout le monde admirait pour le courage et la décision de son jeu, il pratiquait par-dessus l'adversaire gênant un célèbre petit coup de pied, qui lui permettait de l'éviter et de continuer victorieusement son offensive. Dans le lointain, se perd le souvenir des fameux dégagements de Da Silva, de Collas, à la culotte marron et de Cyril Rutherford, de Chautemps, de Kurtz...

Au cours d'un match récent on a pu voir ce coup bizarre : le même coup de pied réussi exactement d'une place identique, dans les mêmes conditions et de la même façon à cinq minutes d'intervalle par deux joueurs des deux camps en présence.

Dans le courant d'un match international, un joueur reçoit un coup sur la tête qui le rend « groggy » ; peu après, il est en possession du ballon, et se trouve seul courant vers les buts adverses ; tout à coup il s'arrête, prétendant voir le ballon se dégonfler ; il est mis à terre, l'adversaire se saisit du ballon et dégage son camp : le ballon ne se dégonflait que dans l'imagination de notre homme.

Mais voici que nous tombons dans les histoires, et l'Histoire se voit trahie. Revenant à elle, je pense à toutes les actions d'éclat que je n'ai pas citées, à celles de Communeau, tant de fois capitaine de notre équipe nationale, à celles de Forgues, défenseur héroïque, à celles de Mauriat, modeste et scientifique, à beaucoup d'autres coups plus fameux encore, qui se sont passés dans nos plus petites villes qui toutes possèdent leur quinze de rugby. Au jour où vous ferez un tour dans ces contrées, il ne manquera pas de bouches, pour vous conter toutes ces prouesses, et l'accent du terroir donnera plus de poids à tous ces héroïques souvenirs.

JACQUES DEDET.



CHÉRI, A M. M. CAILLAUT, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE PARIS DE 1901.

AVEC LA VICTOIRE DE CHÉRI, CE FUT LA PREMIÈRE FOIS QUE LA MONTE AMÉRICAINE, ALORS PEU RÉPANDUE, TRIOMPHA DANS UNE GRANDE ÉPREUVE : LE JOCKEY RIGBY, QUI ÉTAIT EN SELLE SUR LE VAINQUEUR, FUT UN DES PREMIERS ADEPTES DE L'ÉCOLE DE TOD SLOAN.

LES COUPS DE CRAVACHE CÉLÈBRES

PAR

RENE RIONDET

Coups de cravache, c'est une façon de parler. Il ne faut pas se figurer que les arrivées les plus dignes d'admiration s'accompagnent obligatoirement d'un étalage de brutalités employées envers le cheval.

La cravache est un instrument qui doit être manié en artiste. Elle est nécessaire, d'une façon générale, pour faire comprendre à l'animal et pour souligner dans son esprit la volonté de l'homme qui le dirige. En dehors de cette utilité indiscutable, le reste est une question de tempérament : tempérament du cheval plus ou moins froid, plus ou moins paresseux, depuis la bête qui ne peut même pas souffrir le bruit de la cravache retombant sur la croupe d'un de ses concurrents, jusqu'à celle qui ne consent à se livrer qu'au prix des plus énergiques sollicitations ; ou bien tempérament du jockey dont l'un, comme Archer, s'en remettait le plus souvent à la vigueur de ses attaques, tandis que l'autre, comme Fordham, préférait recourir à la souplesse des bras et des jambes.

Aussi, pour essayer de tenir les promesses de notre titre, nous ne nous attacherons pas à raconter les arrivées dans lesquelles la cravache a joué le rôle principal ; dans une revue rapide et naturellement incomplète, nous choisirons quelques fins de courses pouvant offrir de l'intérêt soit par le talent du cavalier, soit par la qualité du cheval.

Soucieux de conserver l'ordre habituel, nous commencerons par glaner quelques exemples dans l'histoire des courses. L'un des plus curieux, nous le trouvons dans la carrière du jockey John Osborne.

Le fait se passa à Carlisle le 1er juillet 1891 : John Osborne, qui montait depuis l'âge de treize ans, avait alors cinquante-huit ans. Dans l'avant dernière épreuve de la journée, une course de 1.600 mètres, il était en selle sur un fils de Kendal, nommé Lodore, et ne rencontrait qu'un seul adversaire, Dissenter, piloté par Chandley. Les deux chevaux s'étaient déjà mesurés, quelques jours auparavant, dans le North Derby ; et, comme Lodore avait fini loin derrière Dissenter, celui-ci inspirait une grande confiance au public, qui n'hésitait pas à payer une forte proportion en sa faveur.

Dès le départ, Dissenter s'élança en tête. John Osborne se contenta de maintenir Lodore à une longueur et demie derrière le leader jusqu'à cent cinquante mètres du poteau. Là, il commença à lui demander son effort ; regagnant du terrain à chaque foulée, à trente mètres de l'arrivée, il fut à la hauteur de son rival ; à vingt mètres, il le dépassa légèrement. Chandley, répondant vigoureusement à l'attaque reprit alors un petit avantage ; mais, dans la dernière foulée, John Osborne enleva désespérément son cheval, qui parvint à passer le poteau sur la même ligne que Dissenter.

Le résultat une fois proclamé, les propriétaires refusèrent de partager le prix et décidèrent de recourir immédiatement, à la suite de la dernière course, car l'heure du train imposait de mener les opérations avec promptitude.

Aussi, quarante minutes à peine après le dead-heat la seconde épreuve fut courue, qui fut d'ailleurs la répétition exacte de la première : même tactique, même finish et même résultat.

On se figure sans peine l'ovation qui accueillit la rentrée des deux jockeys. L'important est de savoir que les propriétaires se laissèrent convaincre par les conseils du juge à l'arrivée et acceptèrent de partager le prix.

Comme pendant à cette fin de course disputée, nous pouvons en citer une autre, qui marqua, le 26 juillet 1888, l'arrivée d'un handicap de 1.000 mètres à Sandown Park. Ainsi qu'on va s'en rendre compte, elle fut tout à l'honneur du handicapeur.

Monté par Liddiard à 50 kil. 1/4, le cinq ans Deuce of Clubs fit dead-heat avec le cinq ans Sea Song, monté par S. Loates et portant 53 kilos ; ils étaient suivis à une tête par le trois ans Sly Shot avec 42 kil. 1/4. A la cote du départ, Deuce of Clubs était favori à 2 contre 1 ; Sea Song, à 3 contre 1 et Sly Shot à 7 contre 1.

Dans la seconde épreuve, c'est Sea Song qui réunit les suffrages des joueurs : il ne parvint cependant pas à prendre l'avantage sur son rival, qui fit encore dead-heat avec lui.

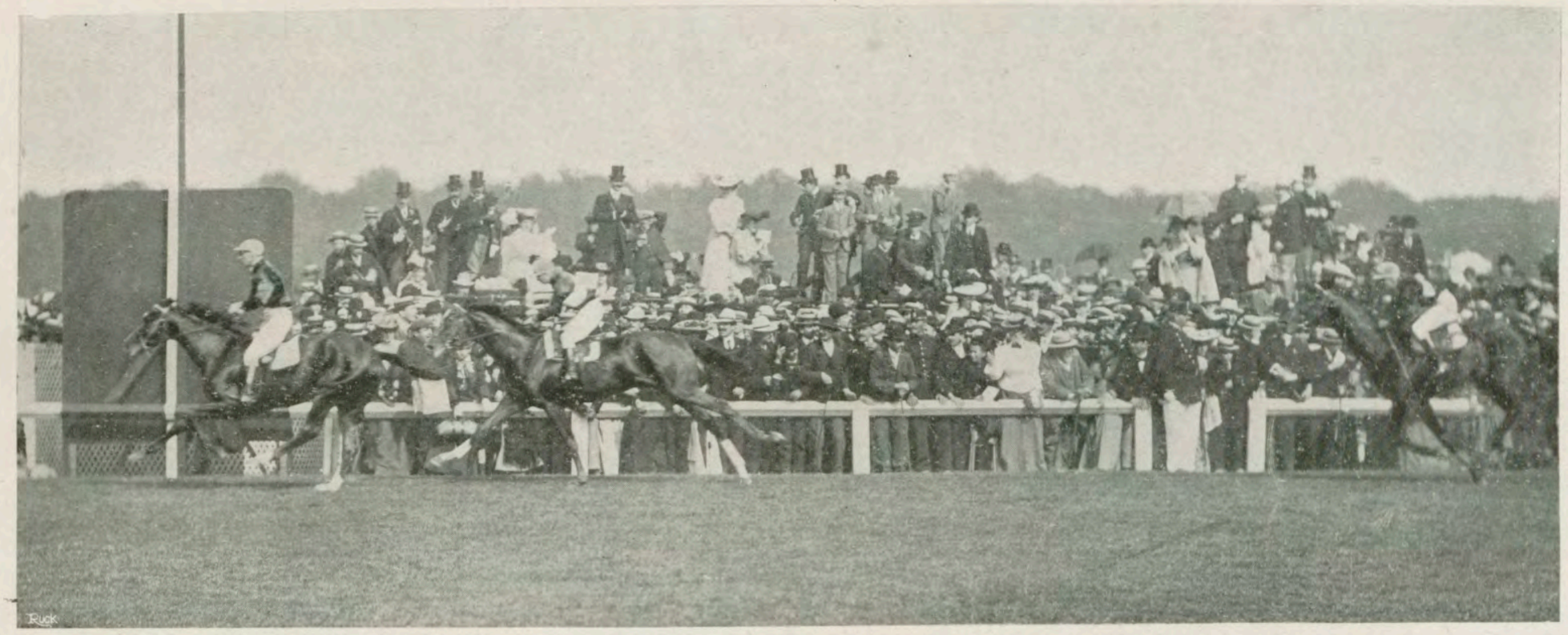
On décida de recourir une troisième fois : Deuce of Clubs qui partit favori, réussit à battre, d'une encolure, Sea Song.

Nous trouvons en France un exemple peu ancien d'une semblable régularité : le fait remonte au 5 juillet 1904, à Compiègne dans le prix du Fort Poirier, épreuve à réclamer sur 900 mètres.

Une pouliche de trois ans, Forest Bird, 49 kil. 1/2, au comte de Fels, fit dead-heat avec une autre pouliche du même âge, Marphise, 52 kil., à M. Pfizer ; la première était montée par George Bartholomew et l'autre par Wang ; elles battaient de peu le six ans, Lustucru, qui, piloté par George Stern, les suivait à une encolure.

Une seconde épreuve entre les dead-heaters aboutit au même résultat. C'est seulement à la troisième reprise que Forest Bird parvint à s'assurer un avantage d'une longueur sur sa rivale.

Avant d'abandonner ce chapitre des arrivées acharnées, je



UN DES PLUS BEAUX TRIOMPHES DE L'ÉCURIE EDMOND BLANC

CE FUT, EN 1903 DANS LE GRAND-PRIX DE PARIS, QUE LA FAMEUSE ÉCURIE DE M. EDMOND BLANC REMPORTA UN DE SES PLUS BEAUX SUCCÈS. LES TROIS CONCURRENTS MIS EN LIGNE : QUO VADIS, CAIUS, VINICIUS, PRIRENT LES TROIS PREMIÈRES PLACES, APRÈS UNE COURSE SPLENDIDE.

signalerai un cas qui se serait passé vers 1868 entre Pinsticker, Polly Agnes et un autre cheval, qui auraient fait un triple deat-heat. A la seconde épreuve recourue par les trois concurrents, deux d'entre eux auraient encore fait deat-heat devant l'autre battu d'une tête. Enfin, lors de la troisieme reprise, le vainqueur définitif n'aurait triomphé que d'une tête.

Les exemples de fins de courses curieuses ne manquent pas dans les carrières des grands jockeys ; des mémoires de Custance, nous retiendrons la suivante, parce qu'elle comporte cet enseignement précieux, que le cavalier consciencieux ne doit jamais s'avouer vaincu avant d'avoir passé le poteau.

Custance se trouvait au meeting de Stockbridge en 1872; il devait monter le dernier jour un cheval de trois ans, nommé Liverpool, dont les chances paraissaient très problématiques ; il s'agissait d'un handicap, dans lequel Liverpool avait à porter 72 kil. 1/2, en tenant compte d'une surcharge de six livres encourue parce qu'il était piloté par un jockey professionnel.

L'épreuve était indiquée pour trois heures; et, comme Custance tenait à se trouver à Londres le lendemain matin, il voulait prendre le train de quatre heures moins le quart. Il alla donc trouver le starter et, lui expliquant ses intentions, le pria de se hâter.

Il y avait une dizaine de partants ; tous se trouvaient à peu près réunis au départ, lorsque le grand favori, Prince Rupert, monté par M. Trewent, échappa au lad qui le tenait en main et commença le parcours. Bientôt repris, il vint rejoindre les autres et le signal fut immédiatement donné.

Prince Rupert s'élança en tête, menant si résolument qu'au bout de 400 mètres, il avait dix longueurs d'avance. La situation était toujours la même à l'entrée de la ligne droite ; et le leader continuait dans un tel style que tous ceux qui emmenaient le peloton derrière lui, abandonnaient la partie.

Custance commença à solliciter Liverpool; et quand il dépassa Fordham et Cannon, ceux-ci lui crièrent : « Où vas-tu donc ?

— Je vais attraper mon train, répondit-il. »

Mais, tout en prononçant ces mots, il s'aperçut que Prince Rupert donnait des signes de mauvais vouloir. Bien qu'il eut encore près de six longueurs de retard, il se mit à sortir les grands moyens, sans grand espoir. A ce moment, M. Trewent se retourna ; croyant d'après l'attitude de Custance, que Liverpool arrivait très menaçant, il prit sa cravache. Dès le premier coup, Prince Rupert lança une ruade ; puis il s'arrêta presque à deux mètres du poteau pour ruer plus à son aise; pendant ce temps, Liverpool gagna la course.

Custance put prendre son train; il y retrouva, déjà installé, l'entraîneur de Liverpool, qui se refusa tout d'aord à croire à la victoire de son pensionnaire.

Un autre exemple de présence d'esprit, non plus à l'arrivée, mais au départ, nous est rapporté dans ces intéressants mémoires de Custance. C'est un contemporain de ce dernier qui en fut le héros : Speedy Payne montait à Bath, dans une course de 800 mètres, un cheval très cabochard nommé Cranberry. Il y avait une quinzaine de partants et les faux départs furent nombreux : le concurrent le plus indocile fut Cranberry, qui couvrait chaque fois la moitié du parcours. Et, chaque fois, Speedy mettait pied à terre, ramenant son cheval en main sous les ordres du starter.

Au bout d'une demi-heure, ce dernier perdit patience; s'adressant aux autres concurrents : « Soyez prêts, leur dit-il ; nous n'attendrons pas plus longtemps cet animal. » Mais il lui fut impossible de donner le départ ; car Cranberry, conduit en main par son cavalier, revenait en plein milieu de la piste. Quand leur groupe, arrivé à une petite distance, commença à obliquer et à laisser le champ libre, le starter abaissa son drapeau. Dès qu'il aperçut le geste, Speedy sauta en selle comme un véritable écuyer de cirque ; sans prendre le temps d'attraper les étriers, il s'élança avec deux longueurs d'avance sur le peloton et gagna. On aurait certes pu réclamer, car le cheval ne se trouvait sans doute pas, lors du signal, au point fixé pour le départ, mais, étant donné la beauté du fait, personne n'y songea.

Nous avons choisi ces anecdotes typiques sans tenir compte de l'importance des épreuves auxquelles elles se rattachent. Il est certain que ce dernier point de vue ne doit pas entrer en ligne de compte, lorsqu'on veut apprécier les qualités de tactique, de sang froid ou de vigueur déployées par un jockey.

Si cependant l'on veut jeter un coup d'œil sur l'historique de notre Grand Prix de Paris, on y découvre une série de fins de courses dignes de figurer parmi les coups de cravache célèbres.

C'est d'abord la fameuse arrivée de 1867, entre Fervacques à M. A. de Montgomery et Patricien à M. H. Delamarre. Le premier était monté par G. Fordham, le grand jockey anglais, le second, par A. Watkins. Après une lutte acharnée, ils passèrent le poteau dans la même foulée et le juge déclara le dead-heat.

On crut d'abord que Fervacques avait bénéficié d'un ensemble de circonstances heureuses, dont la principale était de la monte de Fordham ; il était, en effet, notoirement inférieur d'une douzaine de livres à Patricien. Il fallut cependant se rendre à l'évidence, lorsqu'à la seconde épreuve Fervacques gagna d'une courte tête.

A la vérité, Patricien n'était plus lui-même, il avait laissé une partie de sa forme dans sa préparation pour le prix du Jockey Club, qu'il avait enlevé de trois quarts de longueur à Trocadéro.

En dehors de ce Grand Prix, nous en trouvons deux autres qui ont été remportés d'une courte tête : celui de 1893, dans lequel Ravensbury, longtemps enfermé, s'est dégagé trop tard et n a pas pu rejoindre tout à fait Ragotsky, que Tom Lane portait au poteau ; celui de 1901, où nous avons vu en la personne de Rigby, en selle sur Chéri, la monte américaine triompher pour la première fois dans la grande épreuve de Longchamp.

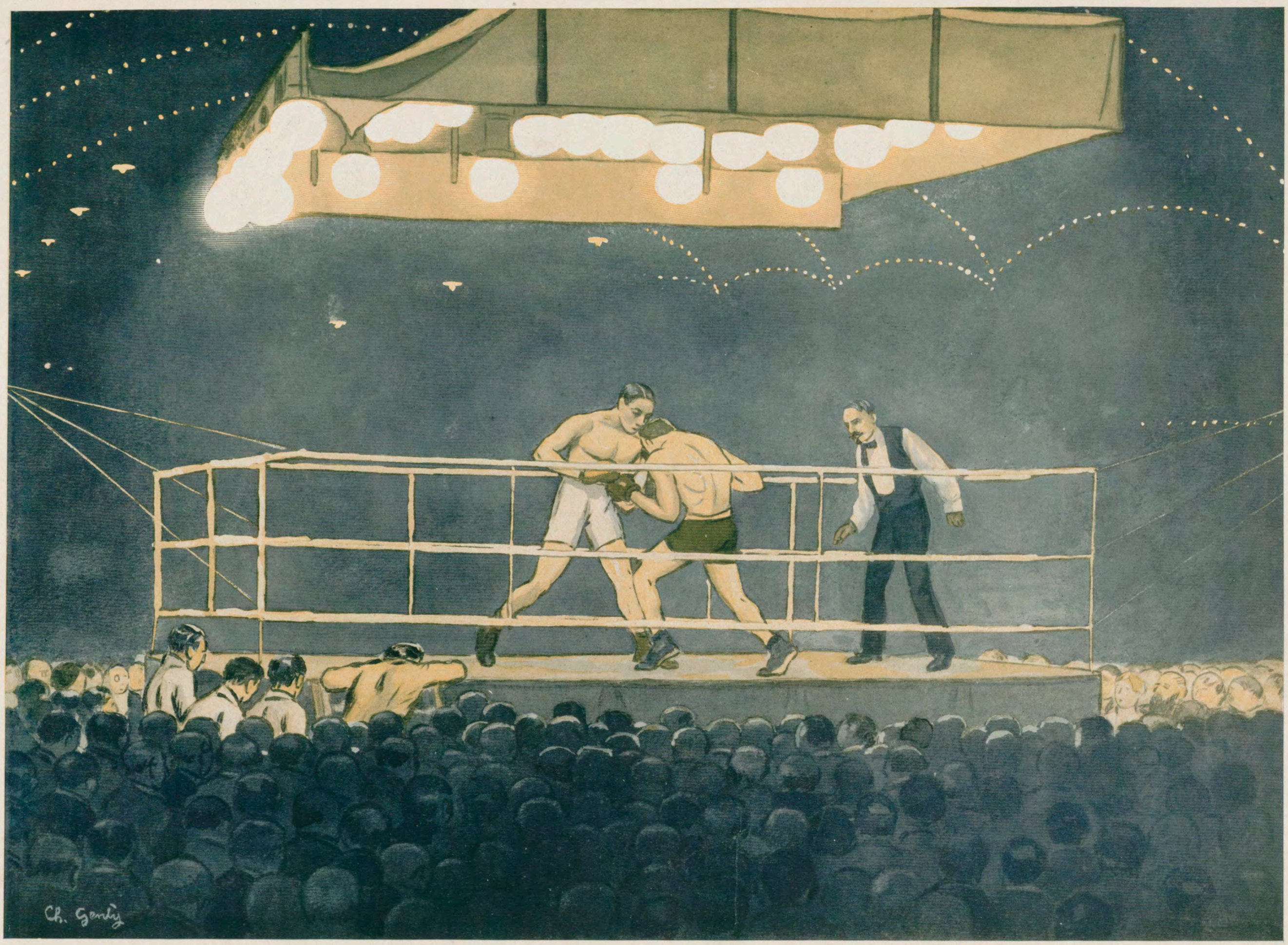
Chéri battait Tibère, monté par William Pratt. Celui-ci a pris part, l'année suivante, à l'une des arrivées les plus émouvantes, qui aient eu lieu dans le Grand Prix. En selle sur Kizil Kourgan, il a devancé d'une tête Retz, piloté par George Stern et Maximum piloté par W. Lane, qui faisaient dead-heat pour la seconde place.

William Pratt a eu la gloire d'être le dernier représentant victorieux de la monte anglaise ; dans le Grand Prix de l'année suivante, en 1903, il était seul de son école contre tous ses concurrents et il a triomphé avec Quo Vadis d'une longueur devant Caïus.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, George Stern, lui, a été le trait d'union entre les méthodes anglaise et américaine.

Si nous avions voulu glaner dans la carrière de ces deux grands jockeys de France, nous aurions trouvé trop d'exemples pour la place dont nous disposons. Et puis, nous aurions risqué de blesser leur modestie.

RENÉ RIONDET.



LE MATCH GEORGES CARPENTIER-JEFF SMITH

(Composition inédite de Genty.)

GEORGES CARPENTIER, LE VALEUREUX CHAMPION FRANÇAIS TOUTES CATÉGORIES, A RENCONTRÉ AU DÉBUT DE LA SAISON L'AMÉRICAIN JEFF SMITH, PRÉTENDANT AU TITRE DE CHAMPION DU MONDE DES POIDS MOYENS. IL A TRIOMPHÉ AUX POINTS, APRÈS UN BEAU COMBAT APREMENT DISPUTÉ. POUR PERMETTRE AU CINÉMATOGRAPHE D'OPÉRER, LES LAMPES A ARC AVAIENT ÉTÉ REMPLACÉES PAR DES TUBES DE LUMIÈRE MERCURIELLE, QUI DONNAIENT A TOUTE LA SALLE UNE COLORATION ÉTRANGE DU PLUS CURIEUX, SINON DU PLUS GRACIEUX EFFET.

QUELQUES ŒUVRES D'ART

1. ENFANTS GRIMPEURS. — 2. AMOUR ET JEUNESSE. — 3. TROMPE D'AUTO. — 4. RÉVEIL DU PRINTEMPS. — 5. GLADIATEUR COMBATTANT. — 6. COMBAT DE TIGRES. — 7. LA CHEVAUCHÉE DE SHERIDAN.

Edition Louchet, ciseleur.

L'ART DANS LES SPORTS

On a fréquemment fait cette judicieuse remarque que la plupart des coupes offertes aux gagnants des épreuves sportives sont constituées par des objets d'art n'ayant, le plus souvent, aucun rapport avec le sport.

Ce sont tantôt des vases et tantôt des sujets allégoriques. Bien qu'en la circonstance la forme ou la provenance des objets offerts n'aient qu'une importance relative, il semble toutefois de bonne logique que le symbole de l'épreuve doive en refléter essentiellement le caractère.

Aussi, Louchet, le maître ciseleur, a-t-il créé un certain nombre d'objets d'art, aux lignes harmonieuses et hardies, dont l'inspiration est puisée dans les sports. Nous sommes heureux d'en reproduire quelques-uns dans cette page.

Nos lecteurs remarqueront parmi eux *Amour et Jeunesse*, le challenge que la *Vie au Grand Air* a offert, pour le Tour de France Cycliste.

Cette œuvre d'art, qui a été si remarquée, a ceci de sportif, qu'elle est due au ciseau délicat de l'infortuné sculpteur-aviateur Delagrange, qui a trouvé, on s'en souvient, une mort si tragique sur le terrain de Croix d'Hins.

LE STAND MILITAIRE

L'aviation militaire a exposé tous ses modèles de voitures. Son stand fait supposer que tout est conçu soigneusement dans la cinquième arme.

VUE GÉNÉRALE DU SALON

Le Salon de l'Aviation est très coquet. Le cadre est digne des merveilleux oiseaux exposés.

LE SALON DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

La cinquième Exposition de la Locomotion aérienne présente une tout autre physionomie que les précédentes : alors que, jusqu'ici, la foule énorme se pressait autour de stands nombreux, cette année les visiteurs sont un peu clairsemés, et les exposants sont réduits dans de notables proportions. Ceci était à prévoir, car l'aviation civile n'existe plus qu'à l'état de souvenir, et les quelques ténors de l'air dont nous applaudissons les prouesses, appartiennent tous à des maisons de construction, tant d'appareils aériens que de moteurs. Il est indiscutable que l'aviation intéresse moins la grande foule et il fallut toute la nouveauté, toute la hardiesse invraisemblable des modernes loopers pour susciter à nouveau la curiosité du grand public.

En somme, les meetings qui se succédèrent autrefois, suivis des grands raids internationaux, ont tari les sources de la curiosité universelle, à qui il faut toujours offrir de l'inédit quand même. Aussi bien, nous n'y voyons nul inconvénient, et même nous serions plutôt tenté de nous en réjouir, car les constructeurs ne seront plus distraits de leur tâche par la nécessité de satisfaire aux exigences d'inutiles et coûteuses exhibitions.

Aujourd'hui, le seul client possible est l'armée, et les plus immédiats progrès que nous puissions souhaiter concernent l'adaptation de nos avions aux besoins militaires.

Bien certainement, il est souhaitable, il est nécessaire même, que nos constructeurs ne se désintéressent point des progrès purement techniques, mais il convient avant tout de parer au plus pressé et ceci nous donne toute latitude pour comprendre et justifier la stagnation presque complète de la locomotion aérienne au cours de l'année qui se termine.

Bien peu de nouveautés nous sont offertes au présent Salon et sauf en ce qui concerne les appareils de Beer, Moreau et Schmitt, d'ailleurs existants depuis de nombreux mois, nous n'y trouvons absolument rien de révolutionnaire. Nous ne pouvons, dans une aussi brève étude, passer successivement tous les stands en revue; nous nous bornerons donc à noter les tendances générales, en insistant quelque peu sur les progrès de détail que nous avons pu relever au passage. La partie essentielle de l aéroplane étant la voilure, nous commencerons naturellement par là et nous remarquerons que les solutions envisagées par toutes les maisons se rapprochent en ce point : favoriser la dépression dorsale. Les expériences de laboratoire, confirmées par les leçons de la pratique, ont démontré que la pression exercée par les filets d'air sous la surface inférieure de la voilure ne peut dépasser une certaine valeur limitée, tandis que la dépression exercée sur la surface dorsale est pratiquement illimitée. Il y a donc intérêt à étudier tout ce qui peut favoriser cette dernière, en évitant autant que possible d'augmenter la traînée, ou résistance horizontale.

C'est ce qui explique la tendance à peu près générale qui fait augmenter la courbure supérieure de l'aile, tandis que la courbure inférieure diminue, au point de devenir nulle ou à peu près. Mais, à cette surépaisseur de l'aile, il faut ajouter un correctif, car la résistance horizontale est à considérer. C'est alors qu'interviennent les modifications au bord d'attaque, que certains réalisent par un profil en coin, en biseau, en turbine, etc.

Notons, en passant, que l'aile épaisse permet une robustesse difficilement réalisable avec l'aile mince, et ceci est un mérite de plus.

Quant aux formes de voilures en plan, elles présentent toujours les mêmes différences : les unes sont en rectangle à coins arrondis, d'autres en trapèze à grande base tournée tantôt vers l'avant, tantôt vers l'arrière ; quelques-unes sont de profondeur décroissante du corps à l'extrémité, d'autres enfin présentent une disposition contraire. La pluralité de ces solutions montre clairement que l'accord n'est point encore fait sur cette délicate question.

On sait qu'il y aurait un gros intérêt à douer les avions de la propriété de pouvoir varier leur vitesse dans la plus grande proportion possible. Or, ceci n'est réalisable qu'en faisant varier la surface ou l'incidence de celle-ci. Nous ne connaissons pas encore de système de surface variable satisfaisant ; par contre, nous pouvons voir au Grand Palais deux avions à incidence variable en vol, le biplan Schmitt et le monoplan de Beer.

Je n'insisterai pas sur l'aérostable des frères Moreau, bien connu de nos lecteurs, mais je ferai remarquer qu'il doit une bonne part de sa valeur aux qualités parfaites de sa voilure.

Passons au corps ou fuselages. De ce côté, tout le monde sacrifie au rendement maximum, non point pour aller toujours plus vite, sans autre corrélatif, mais surtout parce que tout ce qui améliore la pénétration d'un avion permet, pour une même vitesse, un gain de puissance.

Donc, la plupart des fuselages sont de formes essentiellement dégagées. Les organes extérieurs sont réduits au strict minimum, et non seulement les moteurs sont tous abrités sous un capot *ad hoc*, mais encore la plupart sont garantis, effacés par un capot en calotte sphérique ou en paraboloïde qui tourne avec l'hélice et dévie les filets d'air suivant les lignes fuyantes du corps et non plus suivant un plan normal à l'appareil.

Les châssis d'atterrissage marchent vers l'unification. Bien sûr, il y a telles solutions qui semblent me contredire ; mais elles sont indiquées par la conception spéciale des avions où on les peut trouver. En général, pour les monoplans, le type le plus en faveur est le châssis genre Morane-Saulnier : quatre montants en V réunis par paire à un tube entretoise, et un essieu amorti aux extrémités de quoi deux roues sont montées folles. Les engins de vitesses comportent des roues à rayonnage entoilé.

Blériot et M. Farman restent fidèles à leur système ; mais le premier a monté sur un biplan un système de roues montées chacune à l'extrémité arrière, d'une sorte de fléau articulé en son milieu, à un bras fixé à la cellule, et dont l'avant est muni d'un amortisseur enfermé.

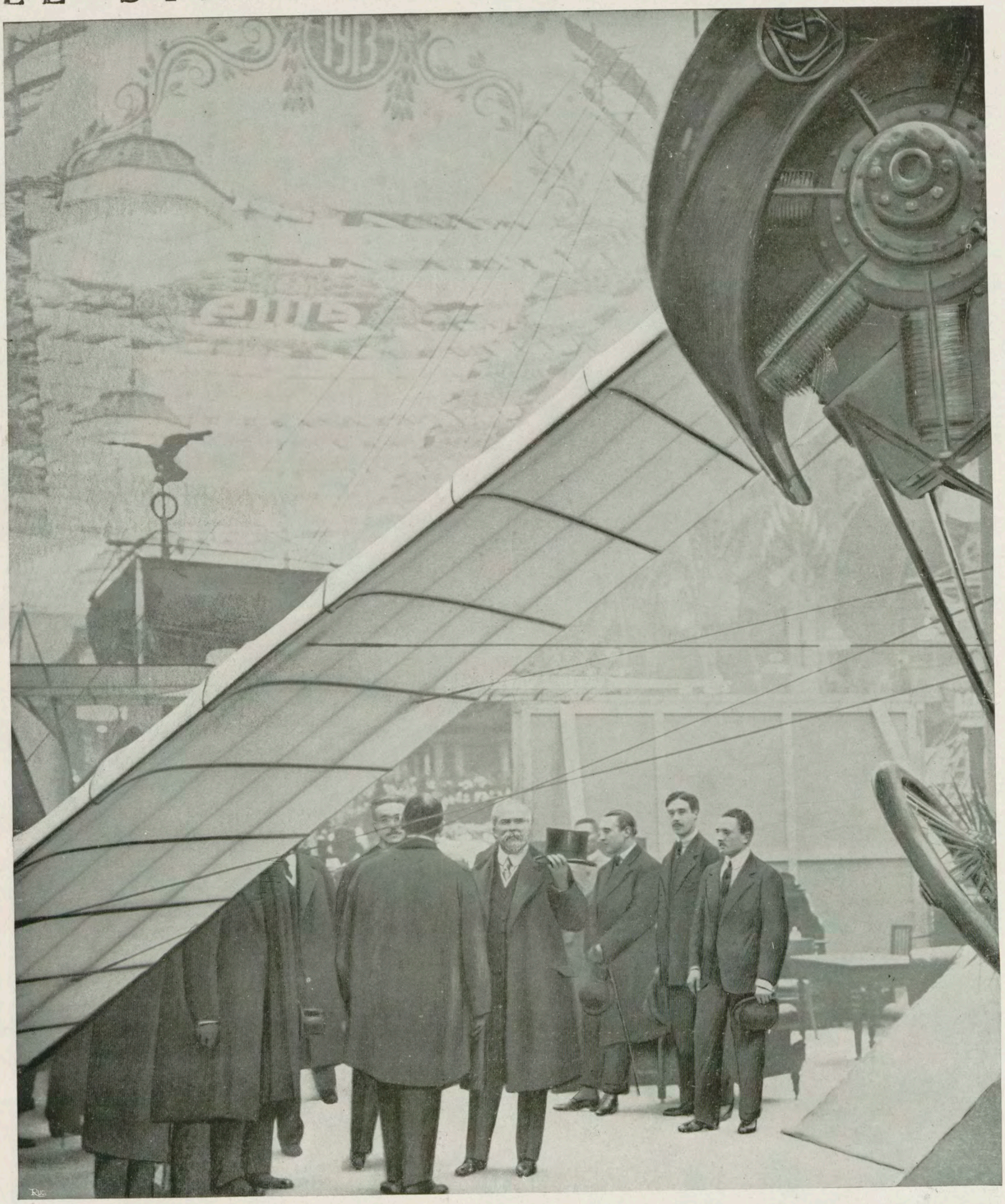
Si nous résumons, nous devons reconnaître que s'il y a progrès, et progrès incontestable, c'est surtout du côté des détails et du fini d'exécution.

HENRI MIRGUET.

HAUT LES AILES

L'actualité nous oblige à remettre au prochain numéro la suite de notre roman « Haut les Ailes » qui remporte un si grand succès auprès de nos lecteurs.

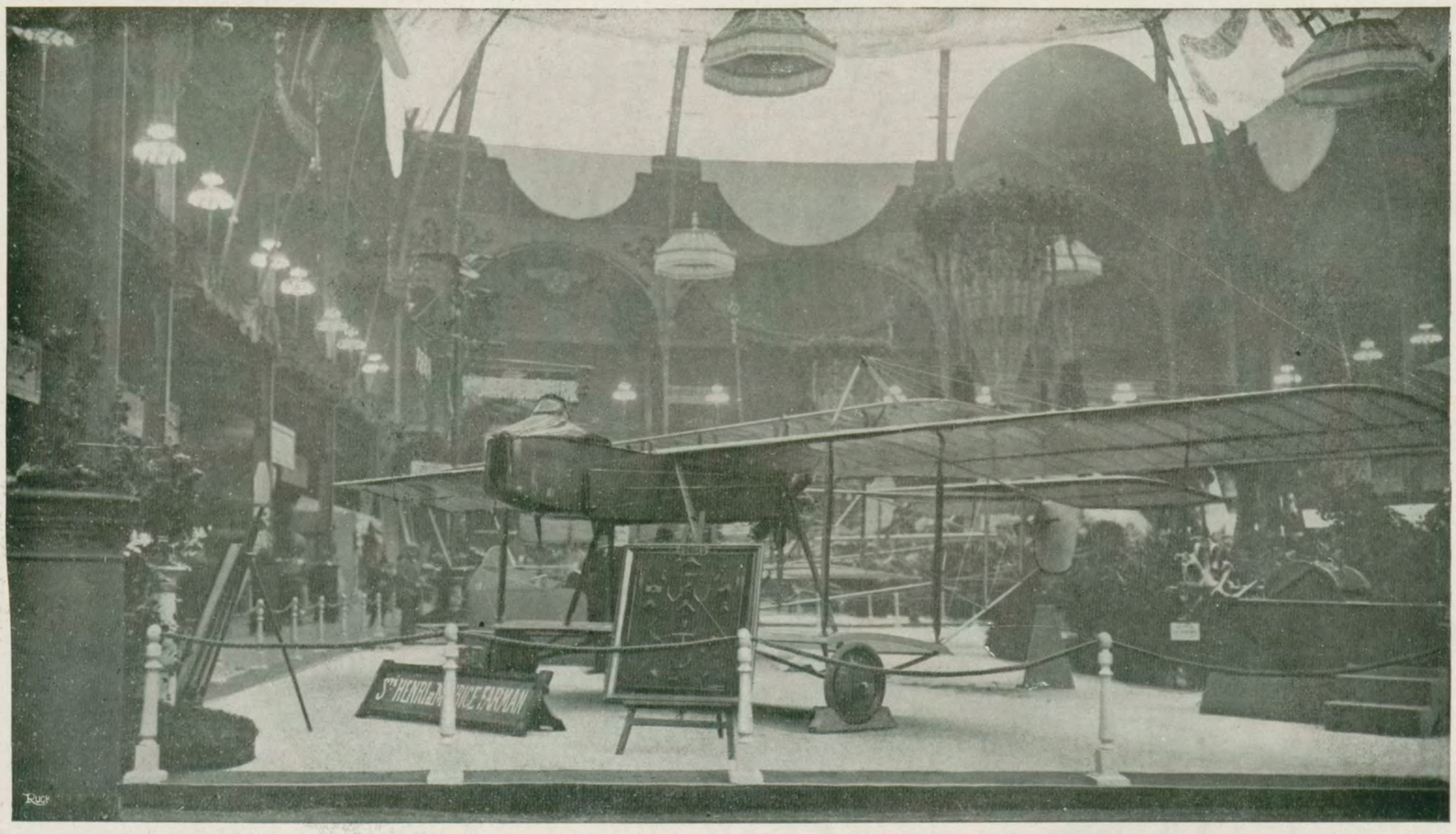
LE STAND MORANE-SAULNIER



LA VISITE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

M. Raymond Poincaré, lors de l'inauguration du Salon, a tenu à rester longtemps au stand Morane-Saulnier pour féliciter d'abord les deux célèbres constructeurs, et pour se faire présenter les incomparables pilotes de cette firme des grands champions : Roland Garros, héros de la traversée de la Méditerranée et de Marseille-Paris sans escale, pour ne citer que ses derniers succès; Eugène Gilbert, le spécialiste des voyages sans escale; Letort, qui, par deux fois alla de Paris à Berlin d'une traite; Audemars, gagnant de la Coupe Baschari. Hélas! le triomphateur de la Coupe Pommery et du Circuit des capitales (5.000 kilomètres), Brindejonc des Moulinais, retenu au régiment, n'était pas présent. Le Président de la République tint à dire toute son admiration pour la marque glorieuse, qui glane tant de lauriers dans le monde entier, grâce à la perfection de ses appareils.

LE STAND FARMAN



LE BIPLAN IDEAL

Depuis les débuts du plus lourd que l'air, au point de vue militaire ou civil, sous le rapport de la visibilité ou de la sécurité, le biplan Farman est le maître de l'espace. Rappelons pour ces derniers mois, les prouesses du merveilleux Chevilliard et les raids sans escales de Séguin.

LE STAND BLÉRIOT

DU MONOPLAN AU BIPLAN ET A L'HYDRAVION

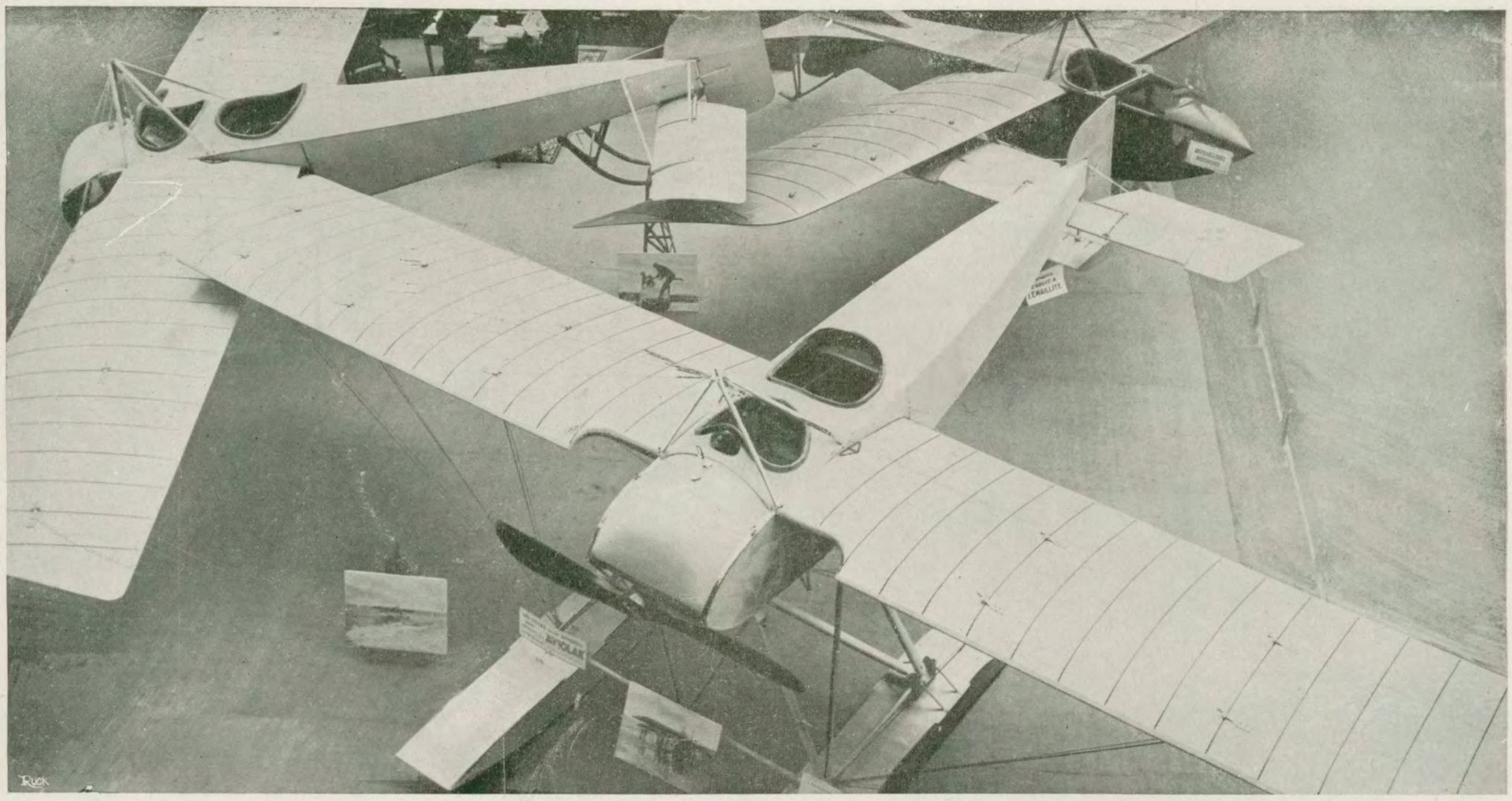
Rien ne peut faire une idée de l'activité déployée par la marque Blériot qui, depuis les origines de l'aviation, n'a cessé de se couvrir de gloire. Une visite au stand Blériot prouve la puissance du génie de l'éminent constructeur, qu'il s'agisse de monoplans, de biplans, d'hydravions, de glisseurs, etc.

LE STAND NIEUPORT

APRÈS LE RAID FANTASTIQUE D'HELEN

Il est naturel que tous les visiteurs du Salon viennent admirer le stand Nieuport, pour voir de près l'appareil qui a permis à Hélen de couvrir plus de 16.100 kil., officiellement, près de 21.000 kil., officieusement, pour la Coupe Michelin, sans le moindre incident. Ce tour de force prouve la valeur et la solidité du Nieuport, dont le directeur M. Bazaine et l'ingénieur M. de La Fresnaye ne comptent plus les succès, qu'il s'agisse du Concours Militaire, de la Coupe Michelin (gagnée deux fois), de la Coupe Gordon-Bennett, remportée en 1911, ou des épreuves d'hydravions.

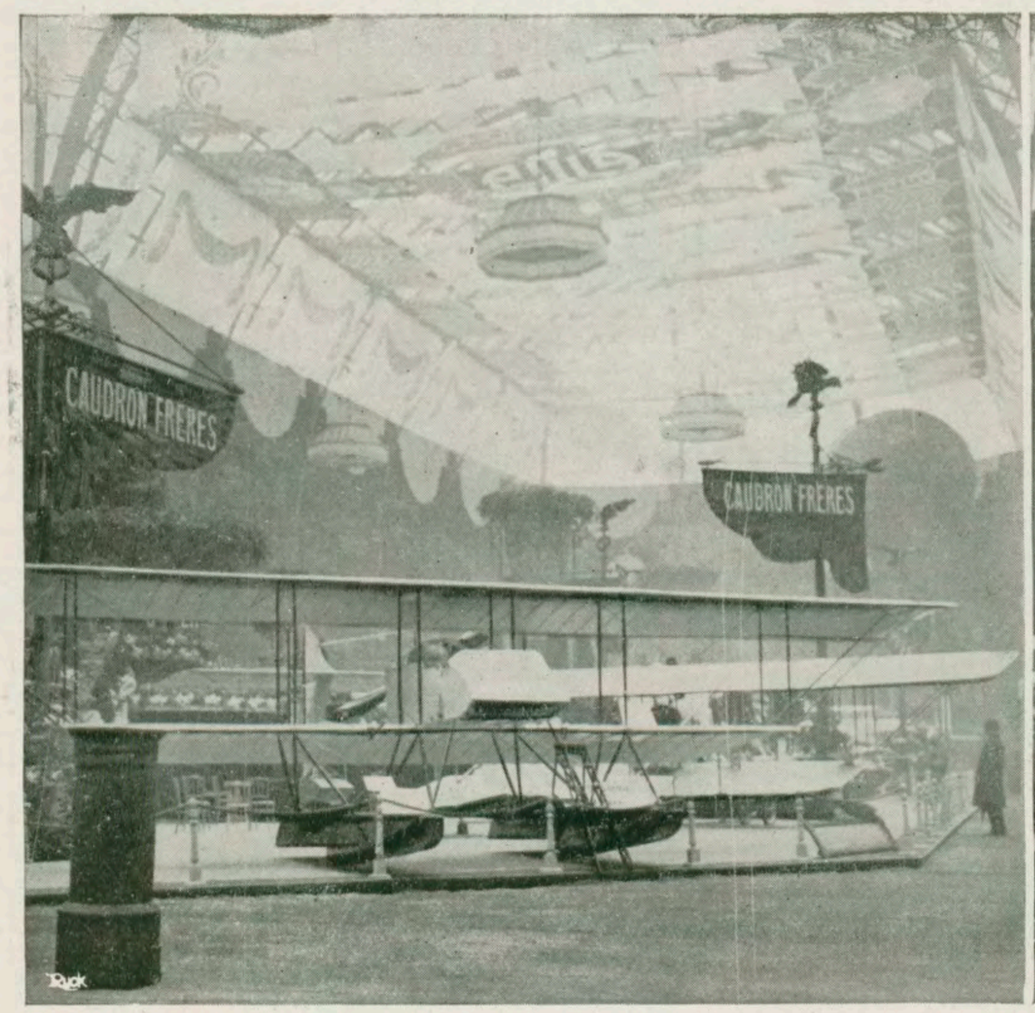
LE STAND BOREL



LES APPAREILS DU SUCCÈS

La marque Borel expose les différents types qui lui ont valu tant de succès. On se souvient de la prime de la Coupe Pommery, gagnée par Daucourt, de la course d'hydravions Paris-Deauville, remportée par Géo Chemet et, plus près de nous encore, du raid fantastique effectué par Daucourt avec un passager, M. Roux, de Paris au mont Taurus, malgré le temps et les difficultés du parcours. Ce sont là quelques-uns des glorieux triomphes de la fameuse marque Borel.

LE STAND CAUDRON



DES BIPLANS BIEN CONNUS DU PUBLIC

MM. Caudron, les sympathiques constructeurs de Rue, exposent deux appareils remarquables en tous points: un hydroaéroplane dont tout le monde connaît les merveilleuses qualités, et un biplan de série semblable à celui qui sert à Chanteloup, le virtuose du looping.

LE STAND PONNIER

LE STAND DES APPAREILS RAPIDES

M. Ponnier, constructeur et aviateur remarquable, expose un 160 ch. du type qui permit à E. Védrines de se classer 2e dans la coupe G.-B., et d'atteindre le 209 à l'heure, et un avion de cavalerie avec lequel Bielovucic est monté à 1.000 mètres en 2 m. 30 s. En médaillon: M. Ponnier.

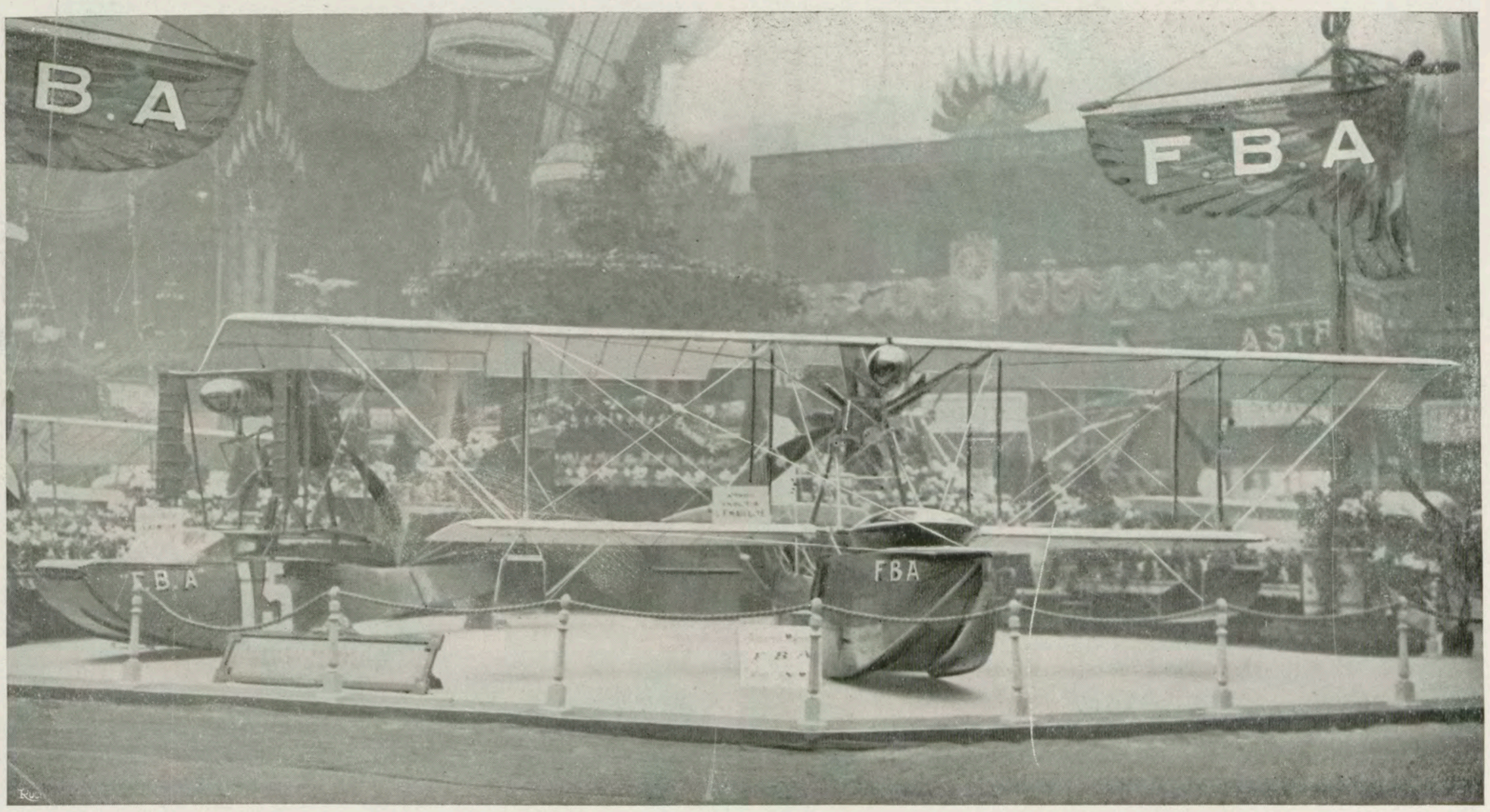
Le Tour de France : Le départ de l'Etape Grenoble-Genève

– 19 JUILLET 1913 –

(Composition inédite de Louis Bailly.)

Vie au Grand Air-Noël 1913.

LE STAND DE LA F. B. A.



LE STAND DES CANOTS VOLANTS

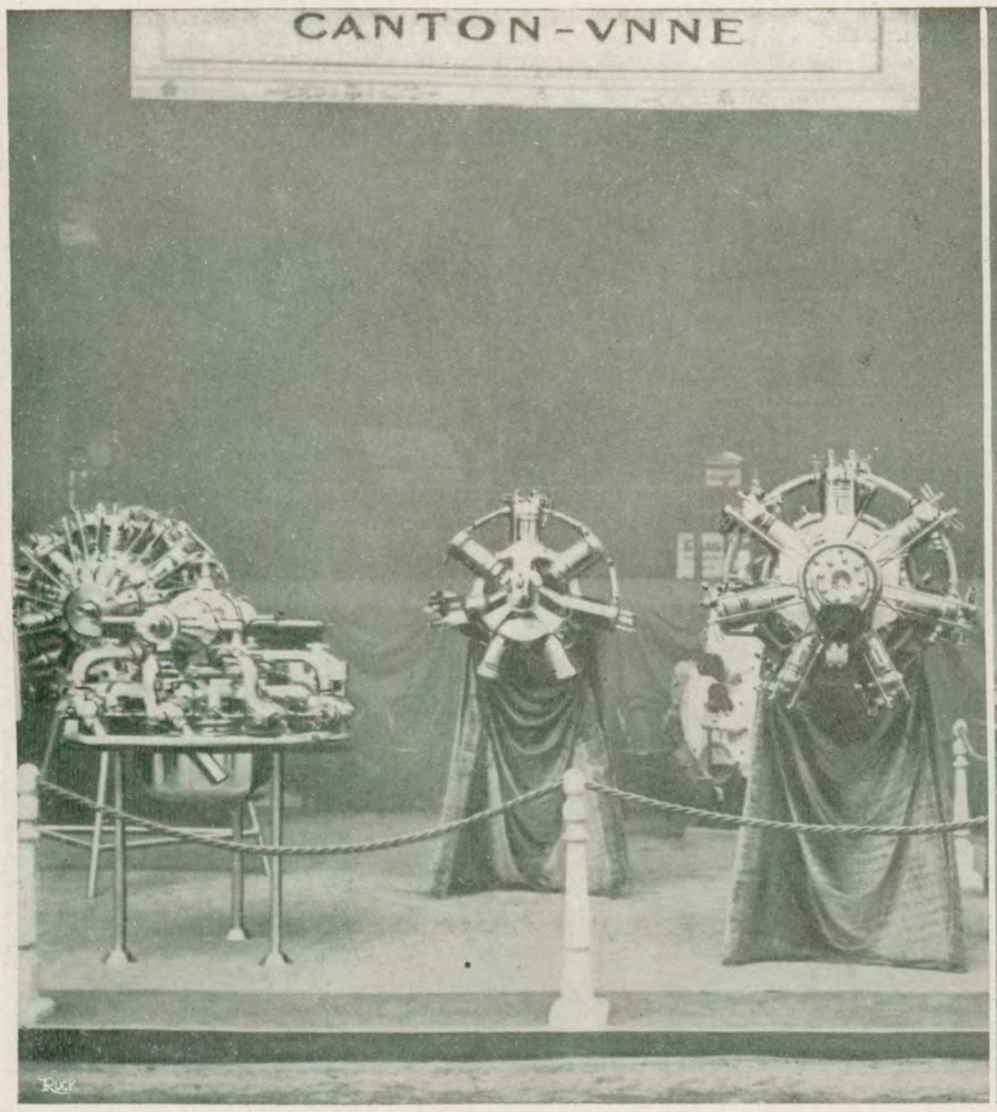
La Franco-British Aviation, dirigée par MM. Schreck et Beaumont, expose un canot volant qui est l'appareil marin vraiment rationnel. Il s'est classé, d'ailleurs, second dans la course Paris-Deauville et premier des 250 milles marins à Deauville. La Société F. B. A. s'est assuré le monopole de tous les appareils type « Flying Boat. »

LE STAND PAUL SCHMITT

LE TRIPLACE PAUL SCHMITT, A INCIDENCE VARIABLE

Le triplace 160 chevaux Paul Schmitt, à incidence variable, résout les problèmes de l'essor et de l'atterrissage, qui sont à l'heure actuelle les deux difficultés de la conduite d'un aéroplane. Le biplan Paul Schmitt peut voter à 30 kilomètres, aussi bien qu'à 120 kilomètres à l'heure.

LE STAND SALMSON



LE MOTEUR FIXE SALMSON

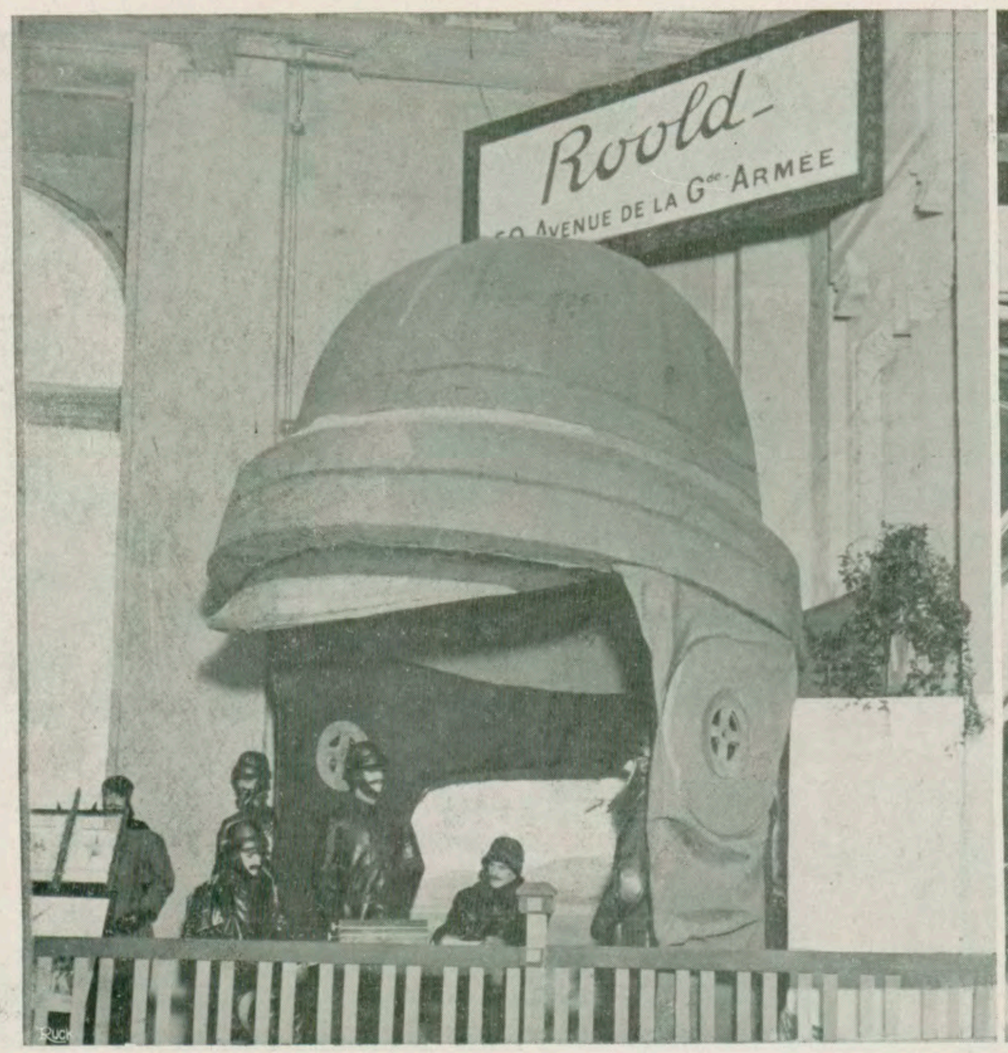
Le moteur fixe Salmson est le roi des moteurs. On sait qu'il alla de Casablanca à Fez avec Brégi, qu'il triompha à Monaco et à Deauville. C'est le moteur idéal des aérobus de demain.

LE STAND LEVASSEUR

L'HÉLICE DU SUCCÈS

L'hélice Levasseur, grâce à sa courbe spéciale, permet d'obtenir un rendement exceptionnel des appareils. Ses succès dans les concours d'aéroplanes et d'hydroaéroplanes ne se comptent plus.

LE CASQUE ROOLD



LE CASQUE DES AVIATEURS

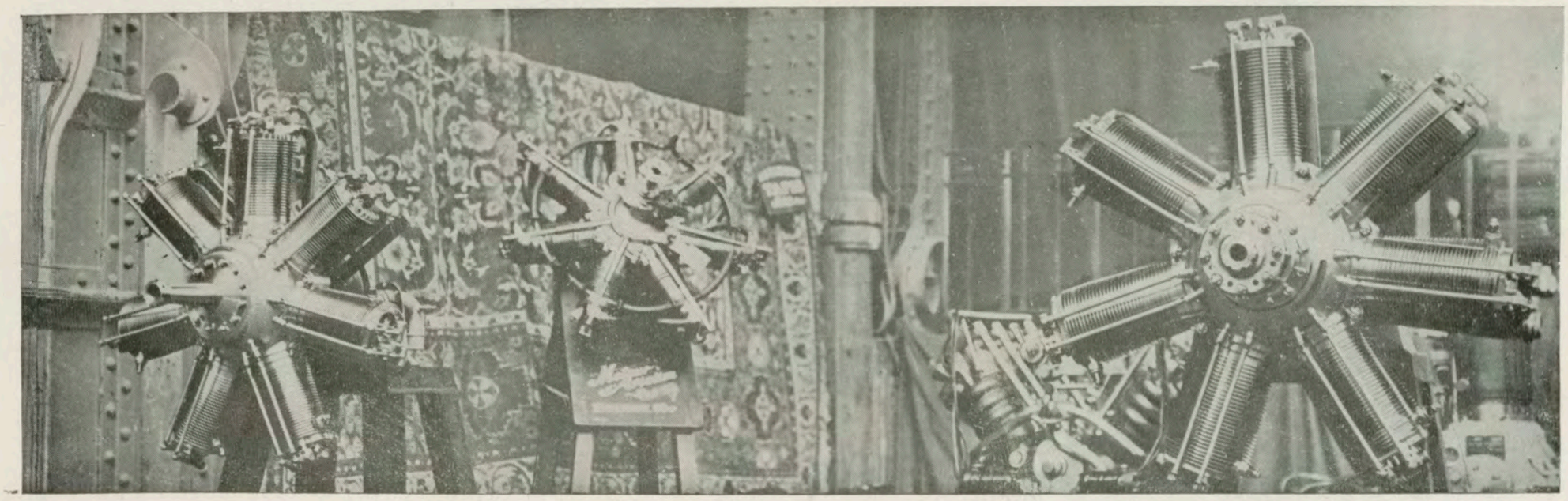
Le tailleur sportif Roold expose ses fameux casques, adoptés par les armées françaises et étrangères, et par la majeure partie des pilotes. Grâce à ce casque, les chutes sur la tête ne peuvent pas être mortelles.

LE STAND HERVIEU

UN STAND TRÈS VISITÉ

C'est celui où est exposé le hangar établi par la compagnie des constructions démontables et portatives, système Hervieu. Ce modèle de hangar est fourni à plusieurs gouvernements étrangers.

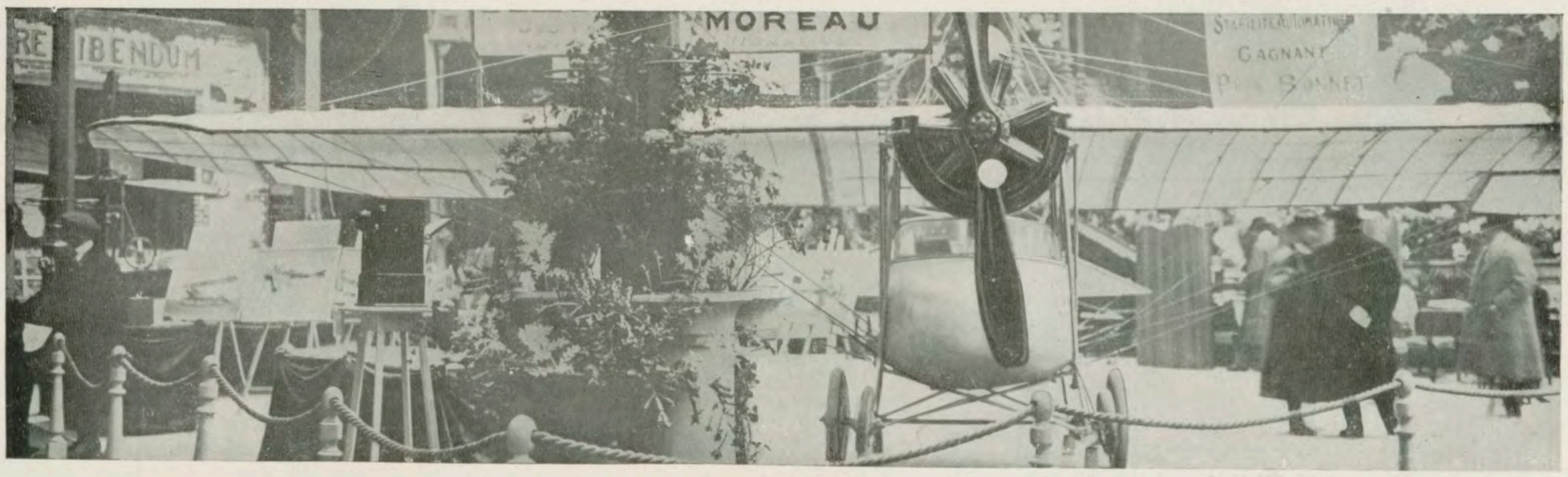
CLERGET AU SALON



LES MOTEURS QU'IL FAUT VOIR

Les moteurs Clerget sont recherchés par tous les amateurs de belle mécanique. Ils ont remporté de nombreux succès cette année, notamment dans la Coupe Pommery. Au Stand Clerget, les visiteurs admirent à côté des moteurs rotatifs, un moteur fixe de 200 chevaux.

LE STAND ÉMAILLITE



L'AERO-STABLE MOREAU INVISIBLE

La société l'Emaillite expose un aéro-stable Moreau dont les ailes sont recouvertes de plaques d'Emaillite, armées et transparentes, qui rendent l'appareil invisible même à faible hauteur.

A travers les stands

NOVAVIA AU SALON

MM. Palewski et Morin et leur actif collaborateur M. Genrot n'exposent aucun appareil dans leur stand. Tout le monde ne connaît-il pas le Novavia, l'excellent produit dont se servent tous nos champions?

Rappelons pour mémoires les principales performances accomplies par le Novavia en 1913. La traversée des Alpes par Bielovucic, sur Ponnier. Le record de la hauteur avec et sans passager, par Perreyon, sur Blériot. Le Grand Prix de Monaco : les 3 premières places. Le premier semestre de la Coupe Pommery, sur Bayard Clément. Le deuxième semestre par Brindejonc des Moulinais, sur Morane-Saulnier. Le circuit des Capitales par Brindejonc des Moulinais, sur Morane-Saulnier. La traversée de la Méditerranée par Garros, sur Morane Saulnier. La Coupe Gordon-Bennett: E. Vedrines 2e, sur Ponnier.

Et enfin, la ronde fantastique que vient de réaliser Helen sur Nieuport, en volant pendant un mois et demi sous la pluie et dans le brouillard, remportant la Coupe Michelin.

CHEZ ASTRA

La grande firme de dirigeables expose au Salon une des deux nacelles de l'*Astra-Torres XV* de 23.000 mètres cubes.

Chaque nacelle contiendra deux moteurs de 250 chx chacune; elle pourra disposer d'un poids utile de 10 tonnes et pourra atteindre une vitesse supérieure à 95 à l'heure et sera munie de tous les perfectionnements modernes.

Les *Astra-Torres* sont des dirigeables souples dont l'enveloppe est divisée en plusieurs lobes longitudinaux, généralement en trois, les arêtes de ces trois lobes sont reliées entre elles par des nappes d'étoffe, et la suspension des nacelles, extrêmement simple à l'extérieur de l'enveloppe, pénètre dans celle-ci par l'arête inférieure, se divise à l'intérieur en éventail, dont les extrémités vont se fixer aux arêtes supérieures. On peut se rendre compte de suite, par cette description élémentaire, que les *Astra-Torres* possèdent par conséquent tous les avantages des souples et n'en ont pas les inconvénients. En effet, la partie compliquée de la suspension des nacelles se trouve dans le ballon même et n'offre, par conséquent, pas de résistance nuisible à l'avancement.

Le dernier dirigeable du système *Astra-Torres* li ré récemment à la marine anglaise, un 7.000 mètres cubes, actionné par 400 chx, a réalisé la vitesse propre de 82 kilom. 200 à l'heure.

LE MOTEUR "EDELWEISS"

Le moteur fixe Edelweiss, qui a été essayé dernièrement à Villacoublay, sur un monoplan Nieuport, piloté par le docteur Espanet, réunit toutes les qualités que l'on peut demander à un moteur d'aviation. Il est léger, robuste, simple, économique et d'un refroidissement parfait. Tous les organes en sont facilement accessibles.

Dans le moteur Edelweiss 75 chevaux, qui est un 6-cylindres en étoile, les pistons sont fixés sur la couronne du bâti et les cylindres à ailettes auxquels sont attelées les bielles, coulissent sur les pistons fixes. C'est une formule tout à fait nouvelle qui donne d'excellents résultats. Toutes les pièces qui, dans les moteurs ordinaires, sont dans un carter en contact presque direct avec l'explosion des gaz sont ici à l'air libre.

Les cylindres mobiles sont tous dans le même plan, chose impossible avec les moteurs fixes ordinaires. Cette disposition permet un équilibrage rigoureux et mathématique supprimant toute vibration.

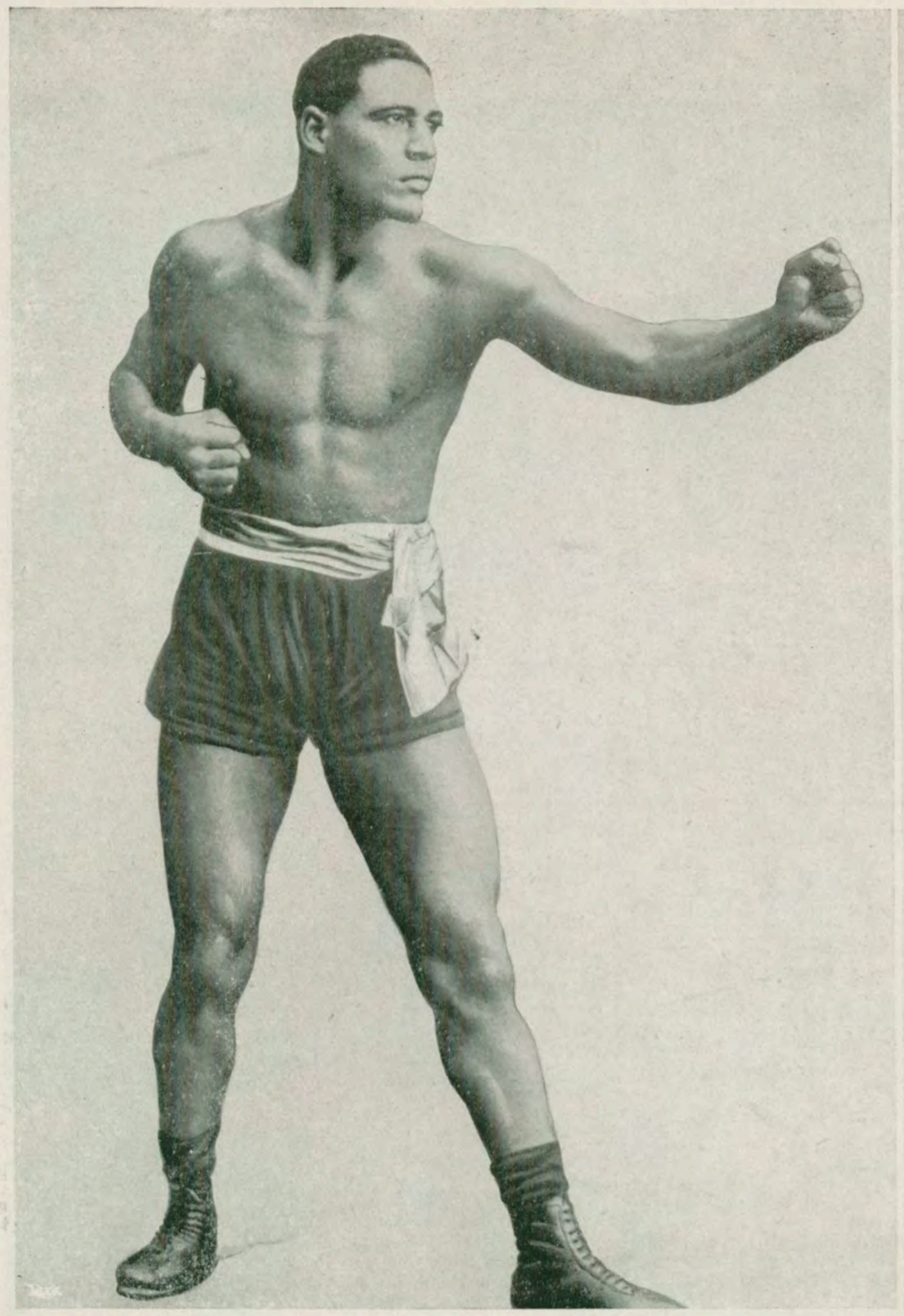
L'EMAILLITE

Nous donnons, ci-dessus, une photographie de l'aérostable *Moreau* recouvert de plaques d'*Emaillite* armées et transparentes. On peut juger de tout l'intérêt que présente cette innovation au point de vue militaire. Mais ce n'est pas là le seul point de vue pratique de l'*Emaillite* qui sert aussi à enduire les toiles des ailes pour les rendre plus robustes.

F. M.

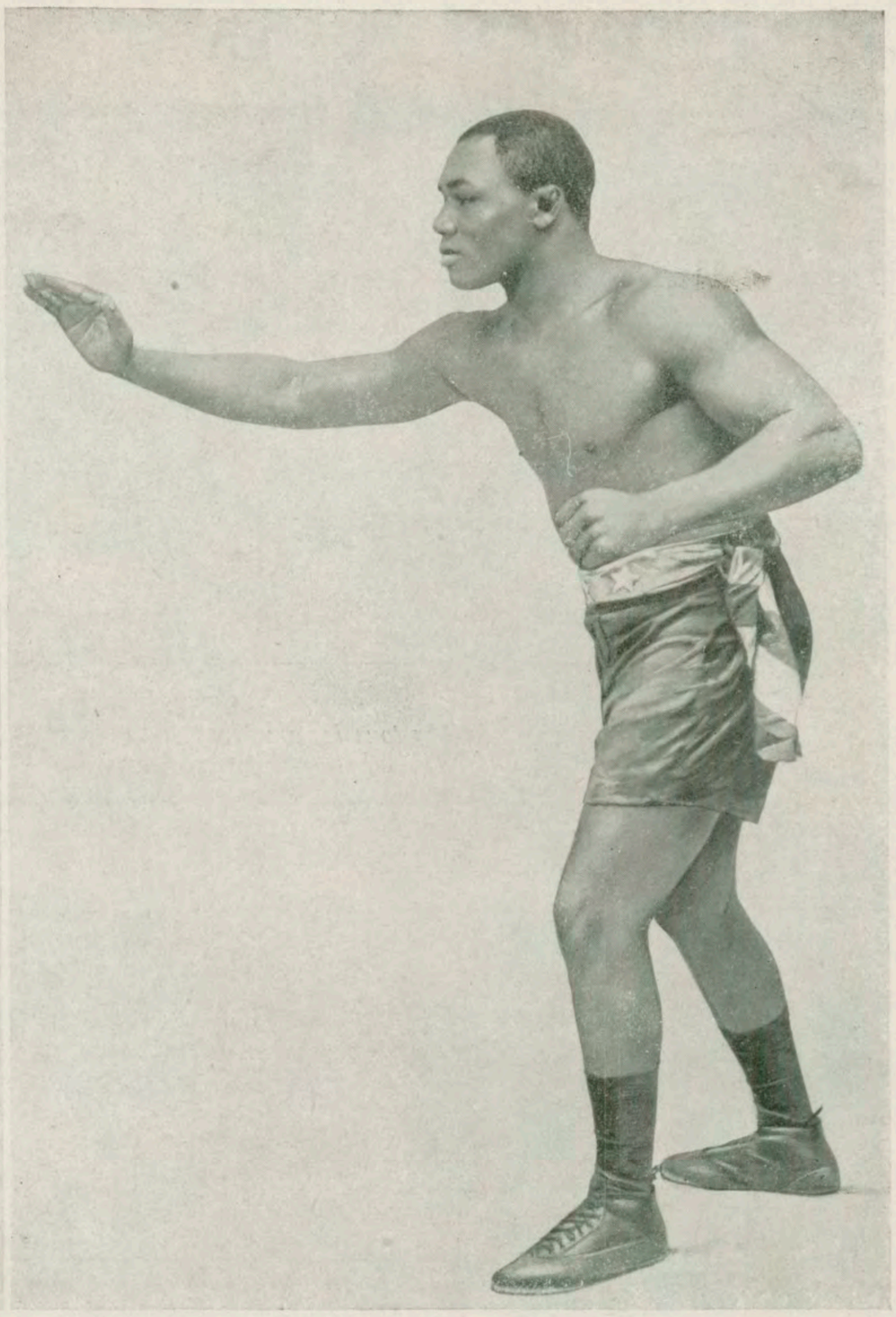
POUR GAGNER UN TORPEDO?...

Nos lecteurs trouveront en page VIII des feuilles de garde le bon de notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.



JOE JEANNETTE

Joë Jeannette, le boxeur si populaire à Paris où il fit si souvent apprécier sa science, va rencontrer Sam Langford pour le titre de champion du monde poids lourds.



SAM LANGFORD

Sam Langford, champion du monde des poids mi-lourds, rencontrera Joë Jeannette, le 20 décembre à Luna-Park, pour le titre de champion des poids lourds.

UNE GRANDE SOLENNITÉ PUGILISTE

Pour la première fois à Paris nous allons assister à un championnat du monde de boxe. Et ce sera le plus intéressant, le plus beau, puisque c'est le titre de champion des poids lourds qui sera mis en jeu entre Joë Jeannette et Sam Langford, Jack Johnson préférant les clowneries du cirque, les danses du music-hall, aux combats sincères. Déchu de son titre, ses deux rivaux qui, depuis trois ans, le poursuivent de leurs défis vont se rencontrer le 20 décembre à Luna Park et le vainqueur se verra attribuer officiellement le titre de champion du monde. C'est dire l'intérêt de ce contest qui rappelle celui de Johnson-Tommy Burns à Sydney et de Johnson-Jeffries à Reno.

LES DIMANCHES DE LA V. G. A.

La côte inconnue

(*14 décembre*).

C'est en effet seulement par les journaux de ce soir samedi et par une convocation individuelle, que nos concurrents connaîtront la côte sur laquelle nous les convions à venir se mesurer demain dimanche. Cette côte est une des plus dures des environs de Paris et sa pente est de 10 0/0 environ.

Boillot et sa Peugeot, Guyot et sa Delage, Rougier sur Turcat Méry, Gaziello, Scap, Violet-Bogey, Loneux sur sa Buchet, Morgan, Sigma, Rivière sur une Métallurgique, etc... doivent s'y rencontrer.

Rappelons que la route sera barrée à partir de 8 heures du matin et que le premier départ sera donné à 9 heures.

Les inséparables

(*21 décembre*).

Notre cross-country interclubs, réservé aux sociétés affiliées à l'Union Vélocipédique de France, a été reportée au dimanche 21 décembre prochain.

RÈGLEMENT.

ART. 1 r. — Chaque société sera représentée par une équipe de trois coureurs qui devront avoir un maillot aux couleurs de leur société.

Cette course est ouverte aux coureurs amateurs ou indépendants, munis d'une licence de la Société qu ils représentent.

ART. 2. — Le premier départ sera donné à 9 h. 30, au Vésinet, sur la piste circulaire du lac, où se jugera l arrivée.

Les concurrents devront être arrivés dès 8 h. 30, afin qu on puisse fixer et plomber sur leurs machines les fiches de contrôle.

ART. 3. — Les concurrents auront à passer par trois contrôles situés : au pont de *Meulan*, au pont de *Pontoise*, au pont d *Argenteuil*. Entre ces différents points, ils sont libres d'adopter l itinéraire qui leur convient. Ils peuvent indifféremment faire le parcours dans un sens ou dans l'autre.

ART. 4. — A chaque contrôle, les coureurs d'une même équipe, doivent se présenter en même temps et faire timbrer leur fiche de contrôle. Le timbre ne sera apposé que si les trois coureurs sont ensemble.

ART. 5. — A l'arrivée, les trois coureurs d'une même équipe doivent passer la ligne de front. Le temps ne sera pris qu au passage de celui des trois coureurs qui est le plus en arrière.

ART. 6. — Pendant toute la durée du parcours, les coureurs d une même équipe peuvent se prêter aide et assistance.

ART 7. — L'équipe qui accomplit le parcours dans le meilleur temps est classée première.

ART. 8. — PRIX. — Douze prix sont affectés, à cette épreuve. Ils consistent en bicyclette pneumatiques et boyaux.

ART. 9. — Les quatre équipes classées premières recourront sur trois tours (3.000 mètres) de la piste circulaire du Vésinet pour disputer individuellement les prix entre les coureurs de chaque équipe.

ART. 10 — Tout accident quelconque, dont ils pourraient être cause ou victime, sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités.

ART. 11. — Le présent règlement pourra subir toutes modifications que des cas non prévus nécessiteraient.

ART. 12. — Les engagements sont reçus, dès aujourd'hui, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, directement ou par correspondance. Ils devront être accompagnés d'une somme de trois francs par équipe, montant du droit d inscription.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.